

Projekthandbuch 1 (PHB 1)		Seite 1
Projektname	Eisenbahnüberführung Dachauer Straße	
zusätzl. örtl. Bezeichnung:	zwischen Pelkovenstraße bzw. Baubergerstraße im Süden und Gröbenzeller Straße bzw. Moosburger Straße im Norden	
	Projekt-Nr.: 100703	
	Maßnahmeart: Erneuerung / Umbau	
Baureferat - HA Tiefbau T1/PM	MIP-Bezeichnung / Finanzposition	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 29.11.2016 / 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 die Dachauer Straße. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats 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.

2. Alternativen, Planungskonzept

Folgende Varianten wurden im Zuge der Machbarkeitsstudie untersucht:

Variante 1 - Neubau mit Durchfahrtshöhe von 4,50 m

Es wurde eine Tieferlegung der Straßengradiente für eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m samt einer Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnittes von 2 Fahrspuren auf zukünftig 3 Fahrspuren und mit beidseitigen, getrennten und richtlinienkonformen Geh- und Radwegen untersucht. Dabei wurde auf Wunsch des Referates für Stadtplanung und Bauordnung die Verlängerung der bestehenden Linksabbiegerspur in die Gröbenzeller Straße durch das zukünftige Bauwerk hindurch berücksichtigt, um den zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen gerecht zu werden.

Variante 2 - Neubau mit reduzierter Durchfahrtshöhe von 3,70 m

Als alternativer Lösungsansatz wurde eine Durchfahrtshöhe von 3,70 m (analog Bestand) untersucht. Auch hier wurden eine Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnitts für 3 Fahrspuren sowie beidseitige, getrennte und richtlinienkonforme Geh- und Radwege berücksichtigt.

Variante 3 - Separate Fuß- und Radwegunterführung

Auf Wunsch des Bezirksausschusses wurde eine separate, barrierefreie Fuß- und Radwegunterführung untersucht. Dabei ist der Fuß- und Radverkehr auf der Süd-West-Seite der Dachauer Straße im Zweirichtungsbetrieb zu führen.

Kreuzungsbauwerk (EÜ)

Der Bereich der EÜ erstreckt sich von der Gröbenzeller Straße bis zum Ende der zukünftigen Grundwasserwanne nördlich der Breslauer Straße.

Variante 3 - Separate Fuß- und Radwegunterführung

Ergänzend zu Varianten 1 und 2 wurde auf Wunsch des Bezirksausschusses zusätzlich die Anordnung einer separaten, vom Bestand in der Lage abgesetzten Fuß- und Radwegunterführung überprüft. Die bestehende Kreuzung der Dachauer Straße mit den DB-Anlagen wird dabei baulich nicht verändert.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Platzverhältnisse ist die Anordnung einer eigenständigen Fuß- und Radwegunterführung, einschließlich der Anbindung an das bestehende Wegenetz, ausschließlich auf der Süd-West-Seite der bestehenden Dachauer Straße baulich möglich.

Die gemeinsame Fuß- und Radwegführung zwischen der Breslauer Straße und der Gröbenzeller Straße muss als Zweirichtungsradverkehr geführt werden. Der Zweirichtungsradweg weist eine Breite von 2,50 m und der Gehweg eine Breite von 2,50 m auf. Im Bauwerksbereich wird der Radweg auf 2,75 m aufgeweitet, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum Bauwerk einzuhalten.

Das Kreisverwaltungsreferat lehnt diese Radverkehrsführung aus Verkehrssicherheitsgründen ab. Der stadtauswärts fahrende Radverkehr müsste die Dachauer Straße zweimal queren, davon einmal ungesichert ohne Lichtsignalanlage auf Höhe der Riesengebirgstraße. Mit dieser Führung des Radverkehrs würden neue Unfallschwerpunkte entstehen. Die Variante wäre damit nicht genehmigungsfähig und scheidet somit grundsätzlich aus.

Variante 2 - Neubau mit reduzierter Durchfahrtshöhe von 3,70 m
Als Variante 2 wurde eine Durchfahrtshöhe von 3,70 m untersucht. Diese Durchfahrtshöhe entspricht der heutigen Bestandssituation. Mit dieser Lösungsvariante sollte auch untersucht werden, ob die für Variante 1 erforderlichen Grundwasserwannen in ihrer Länge reduziert werden können und ob sich ein günstigerer Bauablauf ergibt. Aufgrund der geringeren Durchfahrtshöhe muss die Geschwindigkeit in der Dachauer Straße im Kreuzungsbereich mit der DB-Trasse dauerhaft auf 30 km/h beschränkt bleiben. Trotz der neuen automatischen Höhenkontrolle könnten künftige Unfälle von LKWs und Reisebussen nicht ausgeschlossen werden.

Die Variante Neubau mit reduzierter Durchfahrtshöhe von 3,70 m entspricht hinsichtlich ihrer bautechnischen Ausbildung sowie der Verkehrswege weitgehend der Variante 4,50 m lichte Höhe. Auch hier ist eine Anbindung der Holledauer Straße, wie bei der Variante 1, höhenteknisch nicht sinnvoll (vgl. Variante 1).

Für die 3,70 m Lösung gelten die gleichen Bauzeiten, Sperrpausen sowie Eingriffe in die Seitenflächen und Privatgrund wie für die 4,50 m Lösung. Diese Variante ist bautechnisch realisierbar.

Variante 1 - Neubau mit ungehinderter Durchfahrtshöhe von 4,50 m
Eine Absenkung (Tieferlegung) der Dachauer Straße zur Realisierung einer lichten Höhe von 4,50 m im Kreuzungsbereich der Dachauer Straße mit der DB-Trasse ist ebenfalls technisch möglich. Alle straßenplanerischen Vorgaben zu Nutzbreiten und Spurenanzahl können eingehalten werden. Für die Ausbildung des Unterführungsbauwerkes wird, in Abstimmung mit der DB Netz AG als Bauherrin, ein Dreifeldbauwerk in Rahmenbauweise zugrunde gelegt. Durch die Wahl dieser Bauweise sind sowohl ein schmalerer Querschnitt gegenüber einem Zweifeldbauwerk (Verzicht auf zwei Schrammborde) als auch höhergelegte Fuß- und Radwege (Barrierefreiheit und Komfort) möglich. Einzelheiten hierzu sind noch mit der DB Netz AG im Zuge der weiteren Planung abzustimmen.

Alle Erschließungen und bisherigen Verkehrsbeziehungen können sichergestellt werden. Lediglich auf die Anbindung der Holledauer Straße an die Dachauer Straße wurde, wie bei Variante 2, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung verzichtet, da diese ausschließlich zur Erschließung von einigen Grundstücken dient. Diese Grundstücke werden künftig über die Moosburger Straße erschlossen.

Für das Abhängen der Holledauer Straße sprechen folgende Gründe:

- Erhebliche Einschränkung der Sichtweitenverhältnisse bei der Einfahrt in die Dachauer Straße, was ein hohes Unfallrisiko zu Folge hätte.
- Notwendigkeit einer langen und kostenintensiven Grundwasserwanne für die Holledauer Straße mit erheblichen Eingriffen in die Garagenzufahrten nordöstlich Dachauer Straße 294 und Kleingärten parallel zur Bahnstrecke.
- Die Einhaltung der Höchstlängsneigung von 6 % bzw. 5 % für Gehbahn und Radweg nordöstlich der Dachauer Straße wäre ohne erhebliche und kostenintensive Eingriffe (Tieferlegung Knotenpunkte Dachauer / Gröbenzeller / Moosburger Straße und Dachauer / Breslauer Straße sowie Anschluss Riesengebirgstraße) nicht möglich.

Aufgrund der Höhenlage der Erschließung von Haus Nr. 447 Dachauer Straße (Motorradhändler) muss in diesem Zufahrtsbereich die Grundwasserwanne erweitert werden.

Die künftige Straße ist auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Während des Baus der neuen Brücke muss der Bahnbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten werden. Dieser hat grundsätzlich Vorrang gegenüber dem Individualverkehr der kreuzenden Dachauer Straße. Die Durchführung der Gesamtmaßnahme (Bau der EÜ durch die DB Netz AG sowie der Grundwasserwanne und der Straße durch das Baureferat) gestaltet sich technisch bei beiden Varianten (4,50 bzw. 3,70 m Durchfahrtshöhe) aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse sehr schwierig. Die Machbarkeitsstudie hat jedoch gezeigt, dass es möglich ist, während der Bauzeit die verkehrliche Verbindungsfunktion der Dachauer Straße für Fußgänger und Radfahrer aufrechtzuerhalten. So könnte durch eine geeignete Wahl der Bauabfolge eine über die Bauzeit durchgängige Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen der Gröbenzeller Straße und der Breslauer Straße sichergestellt werden. Das Kreisverwaltungsreferat weist darauf hin, dass diese Rad- und Fußverkehrsführung während der Bauzeit von der Baufirma zuverlässig und regelkonform einzurichten ist. Das Baureferat sichert dies zu, soweit es in seinem Zuständigkeitsbereich liegt. Für den Bereich des eigentlichen Kreuzungsbauwerks wird die DB Netz AG als zuständiger Bauherr auf diese Forderung hingewiesen. Aufgrund der sehr eingeschränkten Platzverhältnisse ist für den MIV (Motorisierten Individualverkehr) und ÖPNV jedoch eine dauerhafte Sperrung der Dachauer Straße im Bereich der EÜ für voraussichtlich ca. 30 Monate (reine Bauzeit ohne Winterpause) erforderlich. Die Grundstückerschließung im Allgemeinen ist aber sichergestellt. Insbesondere die Zufahrt zur Dachauer Straße 447 ist gegeben und erfolgt während der Herstellung der Grundwasserwanne über eine separate provisorische Zufahrt. Die konkrete Bauablaufplanung und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen von Umleitungsstrecken müssen noch vor dem Planfeststellungsverfahren von der DB AG und den betroffenen Referaten entwickelt und aufeinander abgestimmt werden.

Die Ergebnisse werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

Für die Anordnung der künftigen Eisenbahnüberführung sowie der Straße mit Grundwasserwanne sind bei beiden Varianten Eingriffe in Privatgrund auf der Nord-West-Seite der Dachauer Straße notwendig.

Ingenieurbauwerke

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass sich die Ingenieurbauwerke für die untersuchten Durchfahrtshöhen 4,50 m und 3,70 m in ihrer Ausgestaltung, im Bauablauf und im Bauverfahren kaum unterscheiden. Beide Durchfahrtshöhen benötigen eine Grundwasserwanne und eine Bauwasserhaltung mit dichten Baugruben während der Bauzeit.

Der Bauablauf inklusive Bauverfahren und Baukonstruktion der Ingenieurbauwerke wird im weiteren Verfahren von der DB Netz AG in enger Abstimmung mit dem Baureferat weiter konkretisiert und optimiert. Hieraus könnten sich noch geringfügige Änderungen an den Bauwerksabmessungen im Detail ergeben.

Die DB Netz AG wurde zwischenzeitlich vom Baureferat gebeten, die bahninterne Vorplanung auf Grundlage der Machbarkeitsstudie zu beginnen.

Schallschutz

Der geplante Ausbau der Dachauer Straße mit teilweiser Verschiebung der Fahrbahnen sowie deutlicher Absenkung der Fahrbahn im Bereich der Eisenbahnüberführung stellt einen erheblichen baulichen Eingriff in die Straße im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Demnach entstehen voraussichtlich Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen (passiver Schallschutz) an der Straßenrandbebauung.

Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren konkretisiert und im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich festgelegt.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Variante 4,50 m lichte Durchfahrtshöhe stellt eine wesentliche verkehrliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und beseitigt einen Unfallschwerpunkt. Sie wäre daher nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.

Wird die lichte Höhe auf 3,70 m belassen bzw. nur eine separate Fuß- und Radfahrunterführung errichtet und somit der Unfallschwerpunkt nicht beseitigt, sind allenfalls die Geh- und Radwegunterführungen förderfähig. Grund hierfür ist, dass sich die verkehrliche Verbesserung nur auf den Geh- und Radverkehr bezieht. Außerdem ist es fraglich, ob die Beibehaltung von 3,70 m lichter Höhe genehmigungsfähig wäre, da die Unfallgefahr für LKWs und Busse hiermit nicht beseitigt würde.

Fazit für das zukünftige Kreuzungsbauwerk (EÜ)

Im Hinblick auf Genehmigungs- und Förderfähigkeit sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, ist der Ausbau der Unterführung auf 4,50 m Höhe aus Sicht des Baureferats zwingend erforderlich

Eingriffe in Biotope und naturschutzfachlich relevante Flächen sind weder für die Variante 1 (4,50 m Durchfahrtshöhe) noch die Variante 2 (3,70 m Durchfahrtshöhe) erforderlich, da im Planungsgebiet keine Schutzgebiete nach EU-Recht (FFH- oder Vogelschutz-Gebiete) und keine nach nationalem Recht berührt sind. Das Planungsgebiet liegt jedoch vollständig innerhalb der Baumschutzverordnung. Es sind jeweils ca. 21 Bäume zu fällen. Bei der separaten Fuß- und Radwegunterführung sind ca. 14 Bäume zu fällen. Eine Neupflanzung im unmittelbaren Projektumgriff ist aufgrund des beengten Platzangebotes bei keiner Variante möglich. Im Zuge der Planfeststellung werden geeignete Ersatzpflanzungen untersucht.

Parkplätze sind im Bestand nicht vorhanden.

Abschnitt Dachauer Straße zwischen Breslauer Straße und Pelkovenstraße

Der restliche Untersuchungsbereich erstreckt sich vom Ende der Grundwasserwanne nördlich der Breslauer Straße über die südliche Einmündung der Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) bis zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße.

Der Bereich zwischen der südlichen Einmündung der Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) bis zum Knotenpunkt Dachauer Straße / Pelkovenstraße wird durch die beidseitige innerstädtische Randbebauung geprägt. Der zwischen der Randbebauung vorhandene Freiraum wird vollständig durch die Verkehrsflächen der Dachauer Straße belegt.

Der übrige Bereich wird vor allem durch die Anliegerstraße (Parallelfahrbahn) mit den dort vorhandenen Parkplätzen und der Einmündung der Breslauer Straße geprägt. Bei der Bewertung der Parkplatzbilanz in diesem Bereich ist zu berücksichtigen, dass nur die legalen Parkmöglichkeiten in der Bilanz berücksichtigt werden können.

Für diesen Bereich wird eine Lösung vorgeschlagen, die möglichst viele Parkplätze erhält und die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der Dachauer Straße sicherstellt.

Als Lösung wird ein Ausbau ohne Parallelfahrbahn, mit Parkplätzen und Bauminseln, und, für den unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der Pelkovenstraße, eine Lösung mit Parkplätzen und verkürztem Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Statt der ehemaligen Anliegerfahrbahn sollen Parkbuchten mit Bauminseln geschaffen werden. Diese dienen als Ersatz für die Parkmöglichkeiten im Bereich der Parallelfahrbahn. Zur Gewährleistung beidseitig durchgehender getrennter Fuß- und Radwege entfallen auf der Nordostseite 3 Stellplätze (Senkrechtparker).

Im Gegenzug werden auf dieser Seite 8 neue Parkplätze in Parkbuchten geschaffen. Im Bereich der im Bestand vorhandenen Parallelfahrbahn entfallen 6 Parkplätze. Insgesamt entfällt somit im vorliegenden Untersuchungsbereich nur 1 Stellplatz gegenüber dem Bestand.

Die bestehenden, zwischen Dachauer Straße und Anliegerstraße situierten Bäume müssen gefällt werden. Im Bereich zwischen den Parkbuchten der Süd-West-Seite sind Ersatzneupflanzungen in Bauminselfinseln geplant.

Ein Eingriff in Privatgrund ist nicht erforderlich.

In Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird der stadteinwärtige Linksabbiegestreifen aus der Dachauer Straße in die Pelkovenstraße auf 25 m verkürzt. Diese Länge stellt eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens sicher. Der dadurch entstehende Platz erlaubt eine Verschwenkung der beiden stadtauswärtigen Fahrstreifen. Somit können nordöstlich des Linksabbiegestreifens 3 Stellplätze angeordnet werden.

Insgesamt entfallen durch den vorgeschlagenen Ausbau 9 legale Parkplätze.

Ca. 7 Bäume müssen gefällt werden. Im Gegenzug können auf den Bauminselfinseln zwischen den Längsparkern 5 neue Bäume gepflanzt werden.

Für die Anordnung eines durchgehend ausreichend breiten Gehweges an der Ecke Dachauer Straße / Bunzlauer Straße (Bereich Dachauer Straße 431) wird ein minimaler Eingriff in Privatgrund erforderlich.

Schallschutz

Die Varianten für den weiteren Verlauf der Dachauer Straße bis zur Kreuzung mit der Pelkovenstraße lösen keine Lärmvorsorge aus.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Der regelkonforme Ausbau des Geh- und Radwegs ist eine Verbesserung im Sinne des BayGVFGs und daher förderfähig.

Im Falle eines belastungsklassengerechten Ausbaus (Belastungsklassenerhöhung) wäre dieser aufgrund der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne des BayGVFGs förderfähig. Hierzu sind noch Untersuchungen in den weiteren Planungsschritten notwendig.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Genehmigung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG wird als Bauherrin der EÜ die Planfeststellung für das gesamte Projekt beim Eisenbahnbundesamt beantragen. Grundlage für den Straßenverkehr ist hierfür die vorgestellte Planung des Baureferates.

Dafür sind nun die entsprechenden Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten und an die DB Netz AG zu übergeben. Diese wird die gemeinsamen Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt einreichen.

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz
Bei dem Projekt handelt es sich um eine Kreuzungsmaßnahme nach § 12 Abs. 2 EKrG (beidseitiges Verlangen der Änderung). Die Kostenteilung der Maßnahme wird in der Kreuzungsvereinbarung zwischen DB Netz AG und Stadt gemäß den Vorgaben des EkrG geregelt.

4. Dringlichkeit

Die Dringlichkeit wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) ausführlich begründet.

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

Hinsichtlich der Förderfähigkeit des Projektes wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2, Seiten 5 und 7, verwiesen.