

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Werinherstraße (Eisenbahnüberführung)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Hohenwaldeckstraße und Ungsteiner Straße		
	Projekt-Nr.:	100707
	Maßnahmeart:	
		Umbau
Baureferat - HA Tiefbau Abt. Straßenplanung und -bau, T1/VI-SP	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2021 - 2025, IL 1, 6300.1350, RF 217	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 27.04.2021/ 233 - 61100	Projektkosten (Kostenberechnung) Anteil LHM 8.480.000 €	
Gliederung des PHB 2		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Genehmigtes Konzept 3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen 4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Dringlichkeit 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen 		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Laufende Folgekosten		
C) Einmalig verursachte Folgekosten		

1. Sachstand

In München sind zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) nach Aussage der DB Netz AG in schlechtem baulichem Zustand und somit erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Das städtische Aufweitungsverlangen ist daher durch die Maßnahmen der DB Netz AG veranlasst und nicht durch ein städtisches Planungskonzept ausgelöst. Die DB ist auch die Vorhabensträgerin für die geplanten Erneuerungen. Die Vollversammlung des Stadtrates erteilte mit dem Beschluss vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für alle 10 Einzelprojekte des Programms zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken.

Das Programm zur Erneuerung von Eisenbahnbrücken in München enthält insgesamt 10 Projekte. Für diese 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 als Vorhabensträgerin, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 09.10.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11265) die Vorprojektgenehmigung für die vorbezeichnete Maßnahme an der Werinherstraße ohne Kostenobergrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten DB Netz AG (Baulastträgerin Schienenweg) und der LHM (Baulastträgerin Straße) wurde am 30.06.2014 eine Planungsvereinbarung geschlossen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Genehmigtes Konzept

Die DB Netz AG plant den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Werinherstraße. Die Brücke weist erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Im Zusammenhang damit werden der Oberbau sowie die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung angepasst.

Das Baureferat wird im Zuge der Erneuerungsmaßnahme der DB Netz AG die bestehende Straße zwischen den Knotenpunkten Werinherstraße / Schlierseestraße im Westen und Werinherstraße / Ungsteiner Straße im Osten umbauen.

Die Werinherstraße wird so angepasst, dass sie ihrer Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße und als Hauptroute für den Radverkehr gerecht wird.

Die Planung zum Neubau sieht vor, die lichte Weite auf circa 27,20 m aufzuweiten. Dabei wird die bestehende Straße erneuert sowie auf beiden Seiten um einen getrennten Geh- und Radweg erweitert. Diese sollen richtlinienkonform und barrierefrei mit einer Längsneigung von etwa 2 % gebaut werden. Der bestehende Straßenquerschnitt von 2 Fahrspuren je Richtung bleibt dabei erhalten. Die Breite der Fahrspuren wird neu aufgeteilt und beträgt im gesamten Streckenabschnitt 3,50 m bei der äußeren und 3,25 m bei der inneren Fahrspur. Die bauliche lichte Höhe bleibt wie im Bestand bei 3,85 m.

Aufgrund der geänderten Überbaukonstruktion des neuen Bauwerks muss die Gradienten der Straße entsprechend abgesenkt werden. Um alle Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich ein Gefälle der Fahrbahnen von 7,5 % bis 8,0 % im Bereich des Bauwerks. Wegen der unterschiedlichen Längsneigung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg werden diese erhöht auf dem heutigen Niveau geführt. Dadurch ist eine Stützmauer als Abgrenzung zur Fahrbahn notwendig. Für die Konstruktion der Stützmauer und den durch die Stützmauer notwendigen Notweg ist eine Breite von 1,15 m notwendig. Die im Seitenraum verfügbare Breite für Rad- und Gehweg inklusive Sicherheitsstreifen beträgt 4,85 m. Dabei hat der Gehweg in der Planung eine Breite von 2,60 m, der Radweg eine Breite von 2,00 m.

Aus Sicht der DB Netz AG sind die Mittelstützen des Bauwerks weiterhin notwendig, sodass der Mittelteiler im Bauwerksbereich bestehen bleibt. Da der Mittelteiler im weiteren Verlauf der Werinherstraße ebenfalls vorhanden ist, soll er aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus städtebaulichen Gesichtspunkten auch im gesamten Projektumfang beibehalten werden.

Im Zuge des Projekts wird die Bushaltestelle Ungsteiner Straße gemäß den gültigen Regeln barrierefrei für den Einsatz von Buszügen ausgebaut. Die südliche Haltestelle muss dabei in Abstimmung mit der MVG von der Ostseite der Ungsteiner Straße auf die Westseite verlegt werden, da sich die Länge der Haltestelle für den Einsatz von Buszügen von 18 m auf 23 m verlängert und hierfür östlich aufgrund einer Grundstückszufahrt nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht.

3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer*innen

Bauzeitlich muss die südliche Zufahrt der Werinherstraße 79-89 gesperrt werden. Bei der Wiederherstellung wird die Zufahrt an die geänderte Straßengradiente angepasst. Weiterhin muss während der Herstellung der Eisenbahnüberführung die Tiefgaragenzufahrt der Werinherstraße 76-84 halbseitig gesperrt werden. Die betroffenen Grundstückseigentümer*innen wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens über die Baumaßnahme informiert und haben der Maßnahme zugestimmt.

4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Im Zuge der Entwurfsplanung haben sich folgende Änderungen und Konkretisierungen ergeben:

Rampen und Stützbauwerke

Die lichte Höhe von 3,85 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung der bestehenden Straße um bis zu 1,00 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig. Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten der Werinherstraße. Um alle bestehenden Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich für die Fahrbahn ein Gefälle von 6,5 % bis 8,00 % im Bereich des Bauwerks. Die Geh- und Radwege werden richtlinienkonform und barrierefrei mit einer bestandsorientierten maximalen Längsneigung von 1 % gebaut. Dies wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Wegen der unterschiedlichen Längsneigung zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg werden diese erhöht geführt. Zur Überbrückung der Höhendifferenz werden zwischen den Geh- und Radwegen und den Fahrbahnen Winkelstützwände mit einer maximalen Höhe von ca. 1,40 m und einer Länge von ca. 50 m erforderlich. Als Absturzsicherungen werden auf den Winkelstützwänden auf der gesamten Länge Geländer angeordnet.

Als Vorgaben für die lichte Höhe für die Geh- und Radwege im Bauwerksbereich sind mindestens 2,50 m in einem 25 cm-Abstand vom Bauwerk angesetzt.

Straßenbau

Die Radwege werden, außer im Bereich der geplanten Bushaltestelle, gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zum Radentscheid vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) auf eine Breite von 2,30 m vergrößert. Die neuen Radwegbreiten werden zu Lasten der Fahrspuren umgesetzt. Dadurch wird die äußere Fahrspur auf beiden Fahrbahnseiten auf 3,25 m verschmälert. Zusätzlich verschmälert sich der Mittelteiler um ca. 10 cm.

Die Entwurfsplanung des Baureferates für den Geh- und Radweg inklusive der Abmessungen des Unterführungsbauwerkes wurde mit den Spartenträgern und den städtischen Dienststellen abgestimmt.

Brückenbauwerk

Das Brückenbauwerk liegt in der Verantwortung der DB Netz AG.

Die Planung wurde durch diese im Plangenehmigungsverfahren eingebracht.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss haben der Maßnahme zugestimmt.

Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen in den künftigen Bauwerksbereichen wird über Straßenabläufe und Anschlussleitungen sichergestellt. Das Wasser wird in bestehende Mischwasserkanäle eingeleitet. Die bestehenden Kanäle sollen in der Lage erhalten bleiben.

Die künftigen Straßenabläufe werden der neuen Situation bestandsorientiert angepasst und entsprechend versetzt bzw. komplett neu geplant. Um einen Überstau in der Unterführung bei Starkregenereignissen zu verhindern, muss eine Pumpstation zwischengeschaltet werden. Diese ist im Zuge der Baumaßnahme neu zu errichten. Angeschlossen an das Kanalnetz der Münchner Stadtentwässerung wird die Pumpstation mittels Druckleitung außerhalb der Absenkung. Die Pumpstation wird im südlichen Grünstreifen untergebracht, wo genug Aufstell- und Arbeitsfläche für Wartung und Betrieb gewährleistet sind. Die Planungen sind mit der Münchner Stadtentwässerung abgestimmt.

Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, mit folgenden Ergebnissen: Amphibien und Reptilien kommen im Bereich der Baumaßnahme nicht vor. Die vom Vorhaben berührten Bahndammböschungen mit Gehölzbestand werden von Kommunen einheimischer Vogelarten besiedelt. Die beanspruchten gehölzfreien Flächen weisen für bodenbrütende Vogelarten keine Eignung auf. Auswirkungen auf Fledermäuse sind nicht zu erwarten. Die alte Brücke weist keine Ritzen oder Spaltenverstecke auf, die ggf. als Tagesquartiere für Fledermäuse in Betracht kämen. Der Entfall von möglichen Tagesquartieren in der angrenzenden Gehölzvegetation wird kompensiert.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen bleibt für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gewahrt.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben werden weder Flächen der Biotopkartierung (Stadt München) noch sonstige kartierte Biotope beeinträchtigt. Vor Beginn der Bauarbeiten werden Maßnahmen zum Schutz von angrenzenden Gehölzflächen vorgesehen (Bauzaun, präventiver Rückschnitt von Sträuchern).

Während der gesamten Baumaßnahme ist eine umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

Auf der Nordseite der Werinherstraße müssen 14 bestehende Bäume gefällt werden, davon drei Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m. Auf der Südseite der Werinherstraße sind drei Bäume betroffen, auf dem Mittelteiler weitere zwei. Von den in der Vorprojektgenehmigung genannten, voraussichtlich 21 Baumfällungen sind somit aktuell 19 erforderlich. Für die drei Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 0,80 m sind im Bereich der neu zu erstellenden Grünflächen Ersatzneupflanzungen geplant. Insgesamt sind, im Vergleich zur Vorprojektgenehmigung, 7 anstatt 6 Neupflanzungen geplant. Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Wie bereits in der Vorprojektgenehmigung dargestellt, werden etwa 10 Parkplätze vor allem im Bereich zwischen Schlierseestraße und Hohenwaldeckstraße entfallen. Dadurch können im Vorfeld der vorhandenen Freischankflächen richtlinien- und radentscheidkonforme Geh- und Radwege angelegt werden.

Durch die Maßnahme der LHM wird dauerhafter Grunderwerb von ca. 1,5 m² am Flurstück 15839/1 erforderlich.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Maßnahme stellt eine Änderung einer Eisenbahnüberführung i. S. d. § 3 EkrG dar und ist genehmigungspflichtig.

Das Planfeststellungsverfahren für die EÜ Werinherstraße ist abgeschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss des EBA wurde am 09.06.2021 erlassen.

6. Dringlichkeit

Für das Brückenbauwerk über die Werinherstraße besteht laut DB Netz AG vordringlicher Erneuerungsbedarf. Die DB Netz AG strebt auf Grund der genehmigten Sperrpausen einen Baubeginn für das Brückenbauwerk im Mai 2022 an.

Die Kreuzungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG befindet sich noch in der Abstimmung. Die Unterschrift ist unmittelbar nach der Projektgenehmigung geplant.

7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Werinherstraße sind die DB Netz AG und die Landeshauptstadt München. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB Netz AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung nach §§ 3 und 12 Abs. 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) festgesetzt.

Zwischen DB Netz AG und Landeshauptstadt München wurde nach EkrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumgriff festgelegt. Dieser Umgriff bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

Nach Eisenbahnkreuzungsrecht wird mittels Fiktivprojekten (Was kosten die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Beteiligten, wenn diese unabhängig von der anderen Maßnahme erstellt würden) ein Teilungsschlüssel ermittelt, der widerspiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmenträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der Landeshauptstadt München hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB Netz AG über und wird von ihr abgelöst. Daher ist auch der Unterhalt dafür abzulösen.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt München im Gegensatz zur DB Netz AG umsatzsteuerpflichtig ist. Das heißt, den Kostenanteilen der Landeshauptstadt München wurden derzeit 19 % Mehrwertsteuer zugeschlagen.

Für die Maßnahme Erneuerung der Eisenbahnüberführung Werinherstraße findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 EkrG. D. h. bei einem Verlangen sowohl seitens der DB Netz AG als auch der LHM als Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 54,61 % (LHM) : 45,39 % (DB Netz AG) vor. Es fallen bei dieser Maßnahme kreuzungsbedingte und nicht kreuzungsbedingte Kosten (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 EkrG) an.

Der Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergibt sich aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der LHM.

Die Massen- und Kostenberechnung basiert auf den Entwurfsplanungen der DB Netz AG und der LHM.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von 13.170.000 Euro.

Nach dem berechneten Teilungsschlüssel sind von den Kreuzungsbeteiligten folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB AG	4.690.000 Euro
Anteil LHM	8.480.000 Euro

Im Kostenanteil der LHM ist eine 10 %-Risikoreserve in Höhe von 771.000 Euro enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Durch die Umlegung der Sparten Wasser, Strom und Gas fallen einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 200.000 € an. Für die Versetzung eines Hydranten fallen ca. 15.000 € an. Der von der LHM hiervon zu tragende Kostenanteil beträgt ca. 120.000 €.

Zudem fallen für die Herstellung eines Verbindungskanals zur hydraulischen Entlastung des bestehenden Mischwasserkanals einmalige Folgekosten in Höhe von 149.300 € an.

Die einmaligen Folgekosten sind in den Gesamtkosten enthalten.

Die Ablösebeträge zwischen der DB Netz AG und der Landeshauptstadt München sind nicht in den dargestellten Kosten berücksichtigt, da hierzu lediglich vorläufige Werte vorliegen. Die endgültigen Ablösebeträge können erst nach Fertigstellung der Maßnahme und Abrechnung der Baukosten ermittelt und gegenseitig ausbezahlt werden.

Gemäß vorläufigen Ablöseberechnungen ergibt sich aus der Differenz zwischen Erneuerungsablöse und Unterhaltsablöse ein Ablösebetrag in Höhe von 1.861.600 €, der von der DB Netz AG an die Landeshauptstadt München zu entrichten ist.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 106.400 € und auf 2.000 € für die neu hinzukommenden Ingenieurbauwerke. Für die technische Ausstattung des Pumpwerks fallen jährlich ca. 3.000 € laufende Folgekosten an.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen sind im beiliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Das Projekt ist voraussichtlich gemäß Kommunalrichtlinie förderfähig.