

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
	Projekt-Nr.:	12TI.1200000
	Maßnahmeart:	Ersatzneubau
Baureferat – HA Ingenieurbau J2 – Brückenbau	MIP-Bezeichnung / Finanzposition 6300.950.2170.9 / Rangfolge-Nr. 415	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 19.09.2023 / 233-61436	Projektkosten (Kostenberechnung) 54.000.000 €	
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Bauablauf und Termine 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Laufende Folgekosten C) Planunterlagen 		

1. Bedarf

Mit Beschluss „Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46“ vom 28.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586) hat der Bauausschuss die Vorprojektgenehmigung erteilt. Das Baureferat wurde beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Ersatzneubauten der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46 die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.

2. Entwurf

Gegenüber den zur Vorprojektgenehmigung vom 28.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586) vorliegenden Vorplanungsunterlagen haben sich keine nennenswerten Änderungen ergeben, so dass auf eine erneute Projektbeschreibung verzichtet und auf die Vorprojektgenehmigung vom 28.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586) verwiesen wird.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Autobahn A 95 München – Garmisch-Partenkirchen ist im Bereich der Kreuzhofbauwerke nach Bundesfernstraßengesetz als Bundesstraße in Form einer Ortsdurchfahrt gewidmet.
Die Landeshauptstadt München ist die Straßenbaulastträgerin.

Die beiden Brückenbauwerke wurden im Jahre 1966 als Stahlbetonbrücken mit Spannstahl hergestellt. Bei diesen im Bereich der neuen Tramstrecke liegenden Brücken wurde für die Längsvorspannung des Überbaus ein Spannstahl vom Typ Sigma Oval verwendet. Aufgrund des Baujahres der Brückenbauwerke ist der verwendete Spannstahl, entsprechend der für kommunale Bauwerke im Jahre 2015 von der Obersten Bayerischen Baubehörde für verbindlich erklärten aktualisierten „Handlungsanweisung Spannungsrisskorrosion“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), hinsichtlich Spannungsrisskorrosion als gefährdet einzustufen.

Mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram Westtangente erfolgte eine erneute Nachrechnung nach aktuellem Stand der Technik. Das Ergebnis hierzu liegt seit Ende 2020 vor. Eine verlässliche Restnutzungsdauer beider Brückenbauwerke ist vom Prüferingenieur nicht mehr ermittelbar. Daher müssen diese ersetzt werden.

Die vorhandenen Bauwerke werden in gleicher Lage neu errichtet. Die Geometrie sowie Stützweiten, Gründungsart und Fahrspurbreite werden unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Planungsrichtlinien und Vorschriften sowie unter Betrachtung der aktuellen Rahmenbedingungen nicht erheblich verändert. Die Durchführung eines vorherigen Planfeststellungsverfahrens war daher nicht erforderlich.

4. Dringlichkeit

Die Umsetzung der Ersatzneubauten befindet sich terminlich auf dem kritischen Weg des Großprojektes Tram Westtangente. Zur dauerhaften Gewährleistung der Standsicherheit sowie der Verkehrssicherheit sind diese Ersatzneubauten unumgänglich.

Um bis zu einem Neubau der Brückenbauwerke die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten, wurde vom Prüfsingenieur die Installation eines Monitoringsystems attestiert. Dieses Monitoring kann jedoch nicht bei gleichzeitigem Betrieb einer Oberleitung erfolgen. Die elektrischen Beeinflussungen führen zu Störungen. Mit Inbetriebnahme der Tram Westtangente kann das Monitoring deshalb nicht mehr weiterbetrieben werden. Aufgrund der nicht mehr nachzuweisenden „Restnutzungsdauer“ und der Inkompatibilität des Monitorings mit der Oberleitung ist eine Erneuerung der Brückenbauwerke zur dauerhaften Gewährleistung der Stand- und Verkehrssicherheit vor Inbetriebnahme der Tram erforderlich. Es handelt sich somit um eine Pflichtaufgabe.

5. Bauablauf und Termine

Im Vortrag der Referentin werden Bauablauf und Termine dargelegt, so dass auf eine erneute Beschreibung verzichtet und auf den Vortrag der Referentin verwiesen wird.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Kosten in Höhe von 54.000.000 €.

Die Projektkosten in Höhe von 54.000.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt.

Darin enthalten sind Kosten entsprechend dem derzeitigen Preis- und Erkenntnisstand einschließlich einer Risikoreserve in Höhe von 6.750.000 €.

Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Die laufenden Folgekosten betragen ca. 317.000 € pro Jahr.

Nach dem derzeitigen Stand kann zu eventuellen Zuschüssen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Finanzausgleichsgesetz noch keine Aussage getroffen werden. Das Baureferat wird mit der Regierung von Oberbayern eine Zuschussmöglichkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz klären.