

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Ludwigsfelder Straße		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Spiegelbergstraße und ca. 250 m westlich Am Neubruch		
	Projekt-Nr.:	100309
	Maßnahmeart:	Erstmalige Herstellung
Baureferat - HA Tiefbau Abt. Straßenplanung und -bau, T1/PM	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2014 - 2018, IL 1, 6300.8705, RF 49	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 01.12.2014 / / 233-61122	Projektkosten (Kostenberechnung) 7.700.000 €	
<p>Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Genehmigtes Konzept 3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer und Stand der Grunderwerbsverhandlungen 4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Dringlichkeit 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Übersichtslageplan C) Querschnitte D) Laufende Folgekosten E) Einmalig verursachte Folgekosten 		

1. Sachstand

Die Ludwigsfelder Straße zwischen Spiegelbergstraße und ca. 250 m westlich der Straße Am Neubruch ist seit der Verkehrsfreigabe am 08. Juli 1957 ein Straßenprovisorium ohne befestigte Geh- und Radwege. Es gibt keine ordnungsgemäße Straßenentwässerung und die Fahrbahn weist erhebliche Schäden auf.

Der Bauausschuss hatte in seiner Sitzung am 04.03.2008 das Bedarfsprogramm zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße genehmigt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11451) und das Baureferat beauftragt die Entwurfsplanung zu erarbeiten. Das Baureferat wurde des Weiteren beauftragt, die Planfeststellungsunterlagen vorzubereiten, bei der Regierung von Oberbayern einzureichen und bei Vorliegen genügend genauer Erkenntnisse aus der Planfeststellung die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens waren zur Erstellung der Antragsunterlagen aufgrund des angrenzenden Naturschutzgebietes Allacher Lohe sowie des angrenzenden Fauna-Flora-Habitat-Gebietes Allacher Forst und Angerlohe sehr umfassende Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Parallel dazu erfolgte die Suche und Auswahl geeigneter Ausgleichsflächen.

Auf der Basis der Abstimmungsergebnisse wurden die erforderlichen Pläne und Gutachten für das Genehmigungsverfahren aufbereitet und mit den betroffenen Dienststellen abgestimmt.

Mit Schreiben vom 21.07.2010 beantragte das Baureferat bei der Regierung von Oberbayern, für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.09.2010 bis 13.10.2010 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.07.2011 unter der Leitung der Regierung von Oberbayern im Baureferat erörtert.

Aufgrund der Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins wurden die Antragsunterlagen tektiert und am 18.10.2012 erneut bei der Regierung von Oberbayern vorgelegt (zum Inhalt der Tektur siehe Ziffer 2.2).

Die Betroffenen wurden erneut zur geänderten Planung schriftlich angehört.

Am 07.01.2013 leitete die Regierung von Oberbayern die Äußerungen der Betroffenen an das Baureferat, worauf am 25.06.2013 die Erwidernungen zurückgesandt wurden.

Daraufhin erging am 24.07.2014 seitens der Regierung von Oberbayern der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße (Aktenzeichen: 32 - 4354.5 – 010). Dieser hat zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt und enthält vorbehaltlich der Freistellung nach § 23 AEG von eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen der DB Netz AG alle darüber hinausgehenden Genehmigungen, Befreiungen und Erlaubnisse für den Bau der Straße.

2. Genehmigtes Konzept

2.1 Bedarf

Die Ludwigsfelder Straße ist seit der Schließung verschiedener Bahnübergänge über die ICE-Strecke München-Ingolstadt in Allach die wichtigste West-Ost-Verbindung von Allach zum übergeordneten Straßennetz (Bundesstraße B 304, Bundesautobahn A 99 mit AS 10 München-Ludwigsfeld) und zum Frankfurter Ring bzw. Mittleren Ring Nord (B 2 R) über die Dachauer Straße.

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 durchgeführt. Daraus ergeben sich für die einzelnen Teilabschnitte folgende Verkehrszunahmen gegenüber der Analyse 2009:

- westlich Zufahrt Krauss-Maffei: Zunahme von 7.600 auf 8.300 Kfz/Tag (+ 10 %)
 - östlich Zufahrt Krauss-Maffei: Zunahme von 9.700 auf 11.300 Kfz/Tag (+ 17 %)
 - östlich Zufahrt Betonwerk: Zunahme von 12.000 auf 14.700 Kfz/Tag (+ 23 %)
- Die 14.700 Kfz/Tag werden erst hinter der Einmündung „Am Neubruch“ erreicht.

In der Ludwigsfelder Straße verkehrt die MVV-Regionalbuslinie 706.

An der Einmündung zum Werksgelände Krauss-Maffei und an dem weiter östlich gelegenen Betonwerk, das 2008 in neuer, größerer Form errichtet wurde, existieren derzeit keine Linksabbiegespuren, was den Verkehrsfluss hemmt und vermeidbare Umweltbelastungen hervorruft.

Der Bestand hat eine Ausbaubreite von nur 5,4 m bis 6,0 m, teilweise bis 6,15 m. Eine gesicherte Geh- und Radwegeführung existiert entlang der Straße nicht. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrradfahrerinnen und -fahrer müssen sich auf der Fahrbahn bewegen, was bei den beengten Querschnittsverhältnissen beim gleichzeitigen Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen zu dichten Vorbeifahrten führt.

Die Ludwigsfelder Straße ist ferner nach dem "Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München, Fortschreibung 2005" der Landeshauptstadt München als Fahrradhauptroute in West-Ost-Richtung vorgesehen.

Durch die bis zum Jahr 2025 prognostizierte Erhöhung des Individual- und Schwerlastverkehrs auf bis zu 14.700 Kfz/Tag bei einem LKW-Anteil von über 10 % ist eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf der vorhandenen Fahrbahn nicht mehr zu gewährleisten, so dass die Anordnung zumindest von einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite der Ludwigsfelder Straße erforderlich wird.

Die provisorisch hergestellte Straße wird baulich zwar in verkehrssicherem Zustand gehalten, die Aufwendungen für den Unterhalt haben aber mittlerweile ein nicht mehr vertretbares Ausmaß angenommen. Mit der erstmaligen Herstellung können unwirtschaftliche Unterhaltsaufwendungen in Zukunft vermieden werden.

Der Oberbau ist - bedingt durch einen schlecht tragfähigen Untergrund, der zu erhöhten Unterhaltsaufwendungen durch häufige Deckenausbesserungen führt - in einem der Belastung durch den Verkehr nicht angemessenen Zustand; er entspricht nur etwa Bauklasse IV (Wohnsammelstraßen ohne Busverkehr).

In der Ludwigsfelder Straße gibt es bisher keine geeignete Straßenentwässerung und auch keinen Sammelkanal. Das gesamte anfallende Oberflächenwasser versickert unkontrolliert und zum Teil auf Privatgrund.

2.2 Projektbeschreibung

Das vorliegende Projekt gilt dem Ausbau der Ludwigsfelder Straße in München-Allach auf einer Länge von knapp 1,639 km zwischen dem Ende der Untertunnelung der ICE-Strecke München-Ingolstadt in etwa auf Höhe von Haus-Nr. 32 und dem östlichen Ausbau ca. 250 m westlich der Einmündung „Am Neubruch“. Die Ludwigsfelder Straße ist sowohl in der westlichen wie der östlichen Fortsetzung dieses Abschnitts bereits in ausgebautem Zustand.

Das Vorhaben soll die Straße in einen bedarfsgerechten Zustand mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und einem straßenbegleitenden kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3 m versetzen. Der Geh- und Radweg wird auf der Südseite der Straße geführt und ist durch einen Grünstreifen von 2,2 m Regelbreite, der Entwässerungsmulden enthält, abgesetzt. Auf der Südseite wird die Fahrbahn durch einen Bordstein begrenzt. Auf der Nordseite der Fahrbahn wird der Fahrbahnrand größtenteils ohne Bordstein nur mit einem Bankett begrenzt.

Zur Sicherstellung eines gefähndungsfreien Begegnungsverkehrs Bus-Bus bzw. Bus-LKW ist die Fahrbahnbreite von 6,5 m ausreichend. Eine Verbreiterung darüber hinaus ist nach Auskunft anliegender Industriebetriebe nicht erforderlich, da notwendige Schwertransporte ohnehin nur in Polizeibegleitung und mit Sperrungen des Verkehrs abgewickelt werden können.

Für ein rückstaufreies Abbiegen in die südlich der Ludwigsfelder Straße gelegenen Industriegebiete werden zwei Linksabbieger eingerichtet, einer an der bestehenden Hauptzufahrt zum Firmenkomplex Krauss-Maffei und einer zum Betonwerk.

Aus der täglichen Verkehrsbelastung von bis zu 1.500 LKW/d (Prognosejahr 2025) ergibt sich eine Zuordnung in Bauklasse II (1.000 bis 3.500 LKW/d im Ausführungsjahr). Aufgrund des hohen Anteils von Schwer- und Sondertransporten (z.B. Lokomotiven) aus dem Krauss-Maffei-Areal, die häufig Achslasten über denen der StVO aufweisen (Gesamtlasten bis 280 t), wird ein Ausbau in Bauklasse I gewählt. Gegenüber der Bauklasse II ergibt sich dadurch ein 4 cm stärkerer bituminöser Oberbau, welcher die dauerhafte Langlebigkeit der Straße auch bei derartigen Schwertransporten sicherstellen soll.

Geh- und Radweg

Der Geh- und Radweg wird als kombinierter Geh- und (Zweirichtungs-) Radweg in 3,00 m Breite auf der Südseite der Ludwigsfelder Straße geführt. Durch den Grünstreifen mit Sickermulde wird eine Trennung von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr herbeigeführt.

Nördlich der Ludwigsfelder Straße gibt es in den Grünflächen auf dem Gelände der DB Netz AG außerdem noch einen Geh- und Radweg. Dieser ist als Anlagenweg nicht asphaltiert und beleuchtet. Er bleibt wie im Bestand an geeigneten Stellen an die Ludwigsfelder Straße im Projektbereich angebunden.

An den Stellen, an denen die Anbindung des nördlich in den Grünanlagen verlaufenden Geh- und Radweges an die Ludwigsfelder Straße erfolgt, werden auf der gegenüberliegenden, südlichen Seite der Fahrbahn eine Bordsteinabsenkung und ein befestigter Anschluss an den neuen Geh- und Radweg parallel zur Ludwigsfelder Straße vorgesehen, sofern sich dort nicht bereits eine befestigte Ausfahrt auf die Ludwigsfelder Straße befindet. Zusätzlich wird eine solche Absenkung gegenüber den Häusern Ludwigsfelder Straße 49-53 eingerichtet, um auch von diesen Häusern aus ein leichteres Überqueren der Ludwigsfelder Straße bis zum neuen Geh- und Radweg zu ermöglichen.

Entwässerung

Es ist im Regelfall ein 2,20 m breiter Grünstreifen mit integrierter Sickermulde zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg vorgesehen.

Im Westteil der Ausbaustrecke wird der Grünstreifen durch einen nur noch 0,75 m breiten gepflasterten Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg ersetzt, um die Eingriffe in das nördlich angrenzende Naturschutzgebiet soweit wie möglich zu reduzieren. In diesem Streifen ist keine Versickerung über Mulden möglich. Der Grundwasserstand ist hier genügend tief, um nach den Regeln der Technik Sickerschächte mit vorgeschalteten Absetzschächten anordnen zu können. Im Kreuzungsbereich mit der Zufahrt Krauss-Maffei erfolgt wegen der breiten Fahrbahnflächen und des fehlenden Platzes für Sickermulden ebenfalls eine Schachtversickerung.

Weiter östlich ist eine Schachtversickerung aufgrund des höheren Grundwasserstandes nicht möglich.

Das Quergefälle der Ludwigsfelder Straße verläuft größtenteils einseitig nach Süden, zur Entwässerungsmulde hin. Wo dies aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich ist, wurden Sickermulden auf der Nordseite ergänzt.

Die hier gewählte Entwässerungslösung mit Mulden- oder Schachtversickerungen entspricht den Empfehlungen der Landeshauptstadt München zur Entwässerung öffentlicher Verkehrsflächen und ist gegenüber der Ableitung des Niederschlagswassers in den Schmutzwasserkanal eindeutig zu präferieren.

Beleuchtung

Es wird eine Beleuchtung entlang des südlichen Randes des Geh- und Radweges parallel zur Ludwigsfelder Straße im Längsabstand von ca. 35 m mit ca. 5 m Leuchtpunkthöhe ausgeführt. An der Einmündung der Hauptzufahrt Krauss-Maffei werden zusätzliche Mastleuchten mit etwa 10 bis 12 m Leuchtpunkthöhe angeordnet. Aufgrund der artenreichen Lebensräume, Schutzgebiete und Ausgleichsflächen entlang der Trasse werden im kompletten Ausbaubereich Natriumdampf-Hochdrucklampen mit stark verminderter Anlockwirkung auf Insekten angeordnet.

Die im Bereich der Zufahrt zum Firmenkomplex Krauss-Maffei vorgesehenen Überquerungshilfen für Fußgänger und Radfahrer werden wegen der häufigen Schwertransporte in diesem Bereich auf Wunsch der Verkehrspolizeiinspektion München zur Vereinfachung der Rangiervorgänge nur als Markierung und nicht mit baulichen Einrichtungen hergestellt.

Spartenverlegung

Für die zukünftige Verlegung von Leitungen wurden Spartenzonen unterhalb des Geh- und Radweges für Telekommunikation, Elektroleitungen, Gas und Wasser festgelegt.

Im Zuge des Ausbaus werden folgende Sparten zonengerecht verlegt: eine Hochdruckgasleitung (in Teilbereichen), Mittel- und Niederspannungskabel nebst Signalkabeln sowie eine Trafostation, Wasserleitungen, Freileitungen für Straßenbeleuchtung sowie Freileitungen der Telekom AG.

Altlasten

Zur Erkundung des Aufbaus des derzeitigen befestigten und unbefestigten Straßenoberbaus und des Untergrundes seitlich davon wurden Baugrundaufschlüsse durchgeführt. Bei organoleptischem Verdacht auf Kontaminationen wurden Untersuchungen nach LAGA vorgenommen.

Die angetroffenen Asphaltbeläge sind nicht als teerhaltig einzustufen. Die Asphaltschichten überdecken in den meisten Aufschlüssen jedoch eine teerhaltige Einstreudecke von 4 bis 10 cm Stärke. Die teerhaltige Einstreudecke ist als kontaminiertes Straßenbaumaterial separat auszubauen und zu entsorgen.

Der Oberboden im südlichen Erweiterungsbereich weist nach den durchgeführten chemischen Untersuchungen im östlichen Bereich der Ausbaustrecke Belastungen vor allem durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), im westlichen Bereich der Ausbaustrecke vor allem durch PAK und Kupfer auf.

Chemische Analysen des vorhandenen Auffüllungsmaterials zeigen Belastungen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und Quecksilber. Das belastete Auffüllmaterial hat im Falle eines Aushubs abfallrechtliche Relevanz. Bei mangelnder bautechnischer Eignung muss das kontaminierte Aushubmaterial gemäß den gesetzlichen Vorgaben in entsprechend genehmigten Anlagen entsorgt werden.

Lärmschutz

Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da sich durch den baulichen Eingriff in allen relevanten Bereichen mit vorhandener Wohnbebauung durch den geplanten Ausbau keine Pegelerhöhung, sondern eine Pegelminderung ergibt, weil die neue Trasse jeweils von der vorhandenen Bebauung abrückt.

2.3 Naturschutzfachliche Belange

Die Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden angesichts des nördlich angrenzenden Naturschutzgebietes Allacher Lohe sowie des nördlich wie südlich in Teilbereichen angrenzenden Fauna-Flora-Habitat-Gebietes Allacher Forst und Angerlohe (FFH-Gebiet) in intensiven Diskussionen mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Durch den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern wurden alle erforderlichen Befreiungen und Genehmigungen erteilt.

2.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen

Auf der Südseite des Geh- und Radweges grenzt im westlichen Ausbaubereich das Betriebsgelände der Firma Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG an. Hier befinden sich eine Konstruktions- und Wartungshalle sowie eine Betonfläche zur Durchführung von Fahrversuchen, die nach Norden hin durch einen Sicht- und Lärmschutzwall begrenzt wird. Um für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße nicht stärker in das nördlich der Straße liegende Naturschutzgebiet einzugreifen, muss der hier vorhandene Sicht- und Lärmschutzwall auf ca. 18 m Länge durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden. Diese wird von ihrer Höhe und Beschaffenheit derart ausgeführt, dass die Dämmwirkung des bestehenden Walls vollständig kompensiert wird. Die nördliche Umfahrung dieser Halle wurde planerisch nicht angetastet, um hier nicht kostenträchtige Umbauten oder Änderungen im Betriebsablauf hervorzurufen.

Für den Erhalt zweier das Landschaftsbild bestimmender Bäume wird der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg zwischen km 0+425 und 0+550 gegenüber der Regelbreite auf bis zu 13,25 m Breite aufgeweitet, um den Wurzelbereich der beiden Bäume nicht zu tangieren. In diesem Bereich erfolgen auch 5 neue Baumpflanzungen.

Die Höhenlage und der nördliche Rand der neuen Trasse orientieren sich am Bestand der derzeitigen Straße. Die flächenmäßige Erweiterung für die Anlage der Sickermulde und des Geh- und Radwegs erfolgt nach Süden hin, wo weniger wertvolle Flächen angrenzen.

Aufgrund der artenreichen Lebensräume, Schutzgebiete und Ausgleichsflächen entlang der Trasse werden im kompletten Ausbaubereich Natriumdampf-Hochdrucklampen mit stark verminderter Anlockwirkung auf Insekten angeordnet.

Erforderliche Rodungsarbeiten in Waldflächen oder Gehölzbeständen werden außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit durchgeführt. Insgesamt sind ca. 94 Bäume zu fällen, wobei es sich v.a. um natürlichen Aufwuchs in den nördlich angrenzenden Gehölzbereichen am Rangierbahnhof handelt, der weniger landschaftsbildprägend ist.

Für den betroffenen Bereich der Maßnahme gilt die Baumschutzverordnung nicht.

Die Baustreifen werden v.a. im Bereich des Naturschutzgebietes, des FFH-Gebietes und einer angrenzenden Ausgleichsfläche auf ein unverzichtbares Minimum reduziert. Es erfolgt ein Schutz der angrenzenden Biotopflächen vor Schäden an oberirdischen Pflanzenteilen oder Veränderungen der Bodenstruktur durch Abgrenzung des Baufeldes mit geeigneten Maßnahmen. Bei angrenzenden Biotopflächen, die empfindlich gegen Nährstoffeinträge sind, wird zusätzlich ein Schutz vor Staubeintrag durch einen geschlossenen Bauzaun errichtet. Angrenzende Gehölzflächen und Einzelbäume werden ebenfalls gesichert.

2.3.2 Naturschutzgebiet Allacher Lohe

Das Naturschutzgebiet Allacher Lohe wird am Südrand infolge des Ausbaus der Ludwigsfelder Straße betroffen. Ein geringfügiger Eingriff am westlichen Ausbuanfang ist unter Berücksichtigung des erforderlichen Geh- und Radwegeanschlusses auf der Nordseite der Fahrbahn von der Einmündung der Spiegelbergstraße bis zur Oberen Allee (und von hier aus zu dem nördlich der Ludwigsfelder Straße im Grünzug gelegenen Geh-/Radweg) unvermeidlich.

Infolge der Verschiebung der Verkehrsfläche werden ca. 40 m² Fläche des ca. 149 Hektar großen Naturschutzgebiets überbaut. Betroffen davon sind ca. 30 m² Biotopflächen, v.a. Feldgehölzflächen, und artenreiche Hochstaudenflur trockener Standorte. Die dadurch verursachten Eingriffe sind ungeachtet der Schwere der Beeinträchtigungen als Zerstörung, Beschädigung bzw. Veränderung des Naturschutzgebiets zu verstehen und daher zunächst nach § 23 Abs. 2 BNatSchG verboten. Angesichts des Umfangs der Eingriffe wird jedoch keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes oder der Schutzziele des Naturschutzgebietes gesehen, so dass die Voraussetzungen für eine Befreiung erfüllt sind. Diese wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt.

2.3.3 FFH-Gebiet Allacher Forst und Angerlohe

In einer FFH-Vorprüfung wurde für das FFH-Gebiet Allacher Forst und Angerlohe (7734-302 (M)) untersucht, ob die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile besteht. Unter der Berücksichtigung der Empfindlichkeit von Lebensraumtypen und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen wird als Ergebnis der FFH-Vorprüfung festgestellt, dass das gesamte Vorhaben (Verbreiterung der Fahrbahn, Baumgraben mit Entwässerungsmulde und Neuanlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges) zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes führen kann. Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten sind ebenfalls nicht zu erwarten. Daher kann auf die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung verzichtet werden.

2.3.4 Artenschutzrechtliche Belange

Für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wurden aus der vom Landesamt für Umwelt zusammengestellten Liste der Tier- und Pflanzenarten 15 Arten als prüfungsrelevant erachtet.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen ergeben sich folgende Ergebnisse:

Unter den 9 prüfungsrelevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (6 Fledermausarten, Zauneidechse, Laubfrosch und Wechselkröte) werden keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Unter den 6 prüfungsrelevanten Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie (Feldsperling, Goldammer, Grünspecht, Kuckuck, Mauersegler, Rauchschwalbe) werden keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben daher nicht entgegen.

2.3.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zur Kompensation der Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG durch die Inanspruchnahme von Biotopflächen auf ca. 0,38 ha sowie zum Ausgleich für die erforderlichen 94 Baumfällungen wurden nach §15 Abs. 2 BNatSchG folgende Maßnahmen geplant:

Zur Entwicklung von Magerrasen werden südlich der Ludwigsfelder Straße zwei Flächen mit einer Größe von 0,17 ha und 0,22 ha als Ausgleichsflächen herangezogen. Beide Flächen dienen künftig als Trittsteinbiotope der Vernetzung zwischen den Magerrasen und nährstoffarmen Brachen nördlich der Ludwigsfelder Straße mit den entsprechenden Standorten nördlich der Angerlohe.

Als weitere Maßnahme werden nördlich der Angerlohe auf einer Fläche von 0,1 ha drei Tümpel als Laichgewässer für die Wechselkröte ertüchtigt bzw. neu angelegt. Diese drei Maßnahmen liegen alle innerhalb des FFH-Gebietes und werten dieses auf.

Da trotz intensiver Suche im näheren Umfeld der Ludwigsfelder Straße keine weiteren geeigneten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen verfügbar sind, wird ein Teil des Eingriffes durch eine Ersatzmaßnahme im Gebiet der Fröttmaninger Heide kompensiert. Dort werden auf einer Fläche von 0,82 ha Standorte für seltene trockenheitsliebende Schmetterlingsarten wie die Rostbinde hergestellt und erhalten. Diese Maßnahme wird durch den Heideflächenverein Münchner Norden e.V. ausgeführt, an dem die Landeshauptstadt München als Gesellschafterin beteiligt ist.

Der Straßenausbau und der begleitende Geh- und Radweg werden jeweils durch die landschaftsgerechte Gestaltung des Grünstreifens und der angrenzenden Randbereiche in die umgebende Landschaft eingebunden.

Die Untere Naturschutzbehörde und das Referat für Gesundheit und Umwelt werden in die Ausführungsplanung der Ausgleichsmaßnahmen einbezogen. Die fachlich richtige Umsetzung und Ausführung der Maßnahmen sowie die sinnvolle Koordination von Bautätigkeiten und begleitenden, landschaftspflegerischen Maßnahmen wird durch eine Umweltbaubegleitung gesichert und unterstützt. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend den Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird nach Abschluss der Baumaßnahme überprüft. Der Erfolg der angestrebten Ziele wird im Zuge eines ökologischen Monitorings der Ausgleichsflächen überprüft, dokumentiert und in Abstimmung mit den Fachbehörden zur Steuerung der Pflegemaßnahmen eingesetzt.

3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer und Stand der Grunderwerbsverhandlungen

Die Einbeziehung der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer wurde über die erfolgte öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen gewährleistet. Im anschließenden Erörterungstermin wurden einzelne Einwendungen mit den betroffenen Anliegern diskutiert.

Mit dem Bedarfsprogramm vom 04.03.2008 wurde auch bereits eine Genehmigung zum vorzeitigen Grunderwerb erteilt. Es müssen insgesamt 16.035 m² aus 39 Flurstücken erworben werden. Dabei handelt es sich um 13 verschiedene Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften, mit denen bereits verhandelt wird oder zum Großteil die Verhandlungen inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden konnten.

Nach Auskunft des Kommunalreferates wurden mittlerweile 65 % der Flächen erworben. Für die restlichen Flurstücke ist das Kommunalreferat bereits mit Kaufangeboten an die Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften herantreten.

Der vollständige Abschluss aller weiteren Grunderwerbsverträge ist nach Auskunft des Kommunalreferates realistisch erst bis Ende 2015 zu erwarten.

Für die von der DB Netz AG zu erwerbenden Grundstücke nördlich der Straße ist nach dem Erwerb durch das Kommunalreferat noch die Freistellung von der eisenbahnrechtlichen Widmung nach § 23 AEG beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen. Erst nach erfolgter Freistellung können die Bauarbeiten auf diesen Grundstücken beginnen.

Das Kommunalreferat hat bereits die DB Services Immobilien als Verkäufer der Grundstücke beauftragt, einen entsprechenden Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt zu stellen. Dieser wurde nach Auskunft der DB Services Immobilien im Januar eingereicht und hat in der Regel eine Bearbeitungszeit von 3 bis 9 Monaten beim Eisenbahnbundesamt.

Da sowohl der Abschluss des Freistellungsverfahrens als auch das Vorliegen aller Kaufverträge zum Baubeginn erforderlich ist, kann dieser voraussichtlich erst ab Winter 2015 / 2016 erfolgen.

Sofern die oben genannten Voraussetzungen bis zum geplanten Baubeginn nicht zumindest für einen sinnvoll herzustellen Abschnitt der Ludwigsfelder Straße herbeigeführt werden können, wird eine Verschiebung der Baetermine unumgänglich sein.

Dem Stadtrat wird in diesem Fall zum neuen Sachstand berichtet.

4. Weiterentwicklung des Projektes seit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

4.1 In der Entwurfsplanung

Im Zuge der Weiterentwicklung der Planung in der Entwurfsplanung wurden folgende Planungsdetails überarbeitet:

- Planung einer Lärmschutzwand am Firmengelände Krauss-Maffei Wegmann GmbH zur Kompensation der Eingriffe in einen bestehenden Sicht- und Lärmschutzwall
- Optimierung der Planung unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten und Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen
- Planung umfangreicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie ökologische Bauüberwachung
- Vorabstimmung der Spartenverlegungen mit der Stadtwerke München GmbH
- Konkretisierung des Bauablauf und der bauzeitlichen Verkehrsführung

4.2 Im Planfeststellungsverfahren

Insbesondere aufgrund der im Planfeststellungsverfahren von privaten Anliegern vorgebrachten Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke zum Zwecke des Straßenausbaus bzw. der Anlage eines Baumgrabens wurde eine Tektur der Planung unvermeidlich. Neben der Reduzierung der Grunderwerbsflächen durch Einplanung von Winkelstützmauern an den Grundstücksgrenzen wurden im Zuge der Tekturplanung folgende Änderungen am ursprünglichen Planungskonzept vorgenommen:

Ersatz des Baumgrabens durch einen Grünstreifen

Die Tektur der Planung mit Ersatz des Baumgrabens durch einen Grünstreifen mit Versickerungsmulde wurde erforderlich, da für die ursprüngliche Planung mit einem Baumgraben von 4,0 m Breite nicht alle notwendigen Grundstücke im erforderlichen Umfang zur Verfügung standen und eine Enteignung für den Zweck der Anlage eines Baumgrabens nicht durchführbar gewesen wäre. Dieser wurde daher durch einen schmalen Grünstreifen mit 2,20 m Breite zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg ersetzt.

Die Planänderung wurde auf der gesamten Ausbaustrecke durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurden auch die Entwässerung und einzelne Grundstückszufahrten angepasst.

Reduzierung der Eingriffe in das Naturschutzgebiet

Im Bereich des Naturschutzgebietes erfolgt in der Tekturplanung eine geringere Kurvenausrundung nach Norden, so dass im Vergleich zur ursprünglichen Planung eine geringere Fläche des Naturschutzgebiets beansprucht wird. Der Eingriff im Bereich der Zufahrt zur Wartungsstation für die Gashochdruckleitung nördlich der Ludwigsfelder Straße wird gegenüber der ursprünglichen Planung verkleinert.

Außerdem sind bauzeitlich bedingte Eingriffe in Privatgrund notwendig (z.B. für Baustelleneinrichtungsflächen). Hierfür fallen Entschädigungszahlungen an.

Zur Baudurchführung ist folgender **Bauablauf** vorgesehen:

Bauphase 1:

Um einen kontinuierlichen Bauablauf und den geplanten Fertigstellungstermin gewährleisten zu können, schlägt das Baureferat vor, für nachfolgend aufgeführte Maßnahmen aus der Bauphase 1 die vorgezogene Durchführung ab Winter 2015 / 2016 zu genehmigen.

Hierbei handelt es sich im Einzelnen um: Kampfmittelerkundung, Baumfällungen und Baufeldfreimachung, Altlastenanalytik sowie ökologische Bauüberwachung.

Die vorgezogenen Maßnahmen erfolgen nur unter der Voraussetzung, dass die Grunderwerbsverhandlungen sowie das eisenbahnrechtliche Entwidmungsverfahren erfolgreich durch das Kommunalreferat abgeschlossen sind.

Bauphase 2:

Vor dem eigentlichen Straßenausbau ist 2016 parallel zur Spartenverlegung und zur Herstellung der Lärmschutzwand für die bauzeitliche Verkehrsführung die Herstellung einer 4,5 m breiten Baustraße im Bereich des späteren Geh- und Radweges südlich der Ludwigsfelder Straße erforderlich. Die Baustraße wird für Schwertransporte bituminös befestigt und so gebaut, dass der Oberbau für den späteren Geh- und Radweg nur eine neue Feindecke benötigt.

Die Arbeiten der Bauphasen 1 und 2 werden nach erfolgter Ausschreibung in einer ersten Ausführungsgenehmigung dem Stadtrat vorgelegt.

Bauphase 3:

In dieser Bauphase erfolgen der Rückbau der alten Fahrbahn sowie der Bodenaustausch im Fahrbahnbereich, der Bau der neuen Fahrbahn einschließlich Bordsteinen und Entwässerungsmulden sowie (Not-) Sickerschächten sowie die Fertigstellung der Anschlüsse nördlich der Fahrbahn.

Bauphase 4:

In dieser Phase werden auch sukzessive nach Fertigstellung der einzelnen Teilbauabschnitte folgende Maßnahmen bis Mitte 2018 erfolgen:

Öffnung der neuen Fahrbahn für den Durchgangsverkehr, Aufhebung der Durchfahrtssperre und großräumigen Umfahrung;

Anschluss aller Straßen und Zufahrten auf der Südseite der Fahrbahn, Rückbau der Baustraße, Bau der Geh- und Radwege, Baumpflanzungen und Herstellung der Grünflächen, Angleichung der bestehenden Einfriedungen, Restarbeiten, Räumung der Baustelleneinrichtungsfläche und Wiederherstellung derselben in den ursprünglichen Zustand.

Alle Maßnahmen der Bauphasen 3 und 4 werden in einer zweiten Ausführungsgenehmigung dem Stadtrat vorgelegt.

Für die Umsetzung des gesamten Projektes sind insgesamt 2,5 Jahre veranschlagt. Der Zeitraum ist vor allem deshalb so lang, weil alleine das erste Baujahr für die umfangreichen Spartenverlegearbeiten und die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen benötigt wird.

Verkehrsführung während der Bauzeit:

In den Bauphasen 1 und 2 kann der Anlieger- und Durchgangsverkehr mit Ausnahme unvermeidbarer Behinderungen die Ludwigsfelder Straße trotz der Bauarbeiten grundsätzlich in beiden Fahrtrichtungen nutzen.

Die Sparten werden südlich der bestehenden Fahrbahn im Bereich des späteren Geh- und Radwegs verlegt, so dass die Verlegung unter fließendem Verkehr neben der heutigen Fahrbahn erfolgt. Lediglich im westlichen Bauabschnitt wird der Verkehr aus Platzgründen auf einer Länge von ca. 200 m auf einem Provisorium nördlich der heutigen Fahrbahn geführt.

Nachdem die Sparten verlegt sind, wird dieser Bereich provisorisch als 4,5 m breite Baustraße hergestellt. Auch dies ist unter Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen möglich.

In der Bauphase 3 kann der Anliegerverkehr ausschließlich in Ost-West-Richtung auf der Baustraße geführt werden. Für den Durchgangsverkehr sowie die Anliegerverkehre in West-Ost-Richtung wird eine Umleitung über die Eversbuschstraße und Otto-Warburg-Straße zur Dachauer Straße großräumig ausgeschildert.

Schwerlasttransporte der anliegenden Industrieunternehmen werden mit Polizeibegleitung in der Zeit von 20-4 h in West-Ost-Richtung über die Baustraße geleitet. Zur Abstimmung der Transporte und Gewährleistung der Erreichbarkeit der Betriebe wird rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ein Runder Tisch mit den betroffenen Firmen sowie dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizeidirektion eingerichtet.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde die bauzeitliche Abwicklung der Maßnahme dahingehend optimiert, dass durch die Bildung von drei Bauabschnitten die Freigabe des Zweirichtungsverkehrs auch bereits sukzessive in drei Teilstufen erfolgen kann.

So kann der Zweirichtungsverkehr im östlichen Bauabschnitt vom Ausbauende bis zum Storchenweg voraussichtlich nach ca. drei Monaten wieder freigegeben werden, im mittleren Bauabschnitt zwischen Storchenweg und Zufahrt Krauss-Maffei nach insgesamt fünf Monaten und im westlichen Abschnitt zwischen der Zufahrt zu Krauss-Maffei bis zum westlichen Ausbauende nach weiteren drei Monaten.

Damit kann sowohl die Umleitungsstrecke frühzeitig von Verkehr entlastet werden als auch die volle Erschließung der Gewerbebetriebe entlang der Ludwigsfelder Straße frühzeitig wieder ermöglicht werden.

Die Bauphase 4 dient zur Herstellung des Geh- und Radweges sowie sämtlicher Nebenanlagen und Restarbeiten.

Der Anlieger- und Durchgangsverkehr kann während dieser Bauphase bereits die neu hergestellte Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen nutzen.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße als Gemeindeverbindungsstraße mit besonderer Bedeutung ist nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Mit Schreiben vom 21.07.2010 beantragte das Baureferat bei der Regierung von Oberbayern, für den Ausbau der Ludwigsfelder Straße das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 14.09.2010 bis 13.10.2010 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 20.07.2011 unter der Leitung der Regierung von Oberbayern im Baureferat erörtert. Aufgrund der Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins wurden die Antragsunterlagen tektiert und am 18.10.2012 erneut bei der Regierung von Oberbayern vorgelegt (zum Inhalt der Tektur siehe Ziffer 2.2). Die Betroffenen wurden erneut zur geänderten Planung schriftlich angehört. Am 07.01.2013 leitete die Regierung von Oberbayern die Äußerungen der Betroffenen an das Baureferat, worauf am 25.06.2013 die Erwiderungen zurückgesandt wurden.

Daraufhin erging am 24.07.2014 seitens der Regierung von Oberbayern der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Ludwigsfelder Straße (Aktenzeichen: 32 - 4354.5 - 010). Dieser hat zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt und enthält vorbehaltlich der Freistellung nach § 23 AEG von eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen der DB Netz AG alle darüber hinausgehenden Genehmigungen, Befreiungen und Erlaubnisse für den Bau der Straße.

Auch zukünftig soll die Ludwigsfelder Straße anbaufrei als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet werden; die Zufahrten zu Wohn- und gewerblich genutzten Grundstücken bedürfen einer Sondernutzungserlaubnis.

Bebauungsplanung

Südlich angrenzend zur Ludwigsfelder Straße liegen zwei Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne vor:

Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 731 vom 07.10.1970 südöstlich des Betonwerkes sowie der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1713 im Bereich des Firmenkomplexes Krauss-Maffei. Für beide Bereiche liegen noch keine verbindlichen Planungen vor, so dass eine konkrete Berücksichtigung beim Ausbau der Ludwigsfelder Straße nicht erfolgen konnte.

6. Dringlichkeit

Die Ludwigsfelder Straße ist seit der Verkehrsfreigabe am 08. Juli 1957 ein Straßenprovisorium ohne befestigte Geh- und Radwege. Es gibt keine ordnungsgemäße Straßenentwässerung und die Fahrbahn weist erhebliche Schäden auf.

Die Aufwendungen für den Unterhalt haben aber mittlerweile ein nicht mehr vertretbares Ausmaß angenommen. Mit der erstmaligen Herstellung können unwirtschaftliche Unterhaltsaufwendungen in Zukunft vermieden werden. Der vorhandene Straßenquerschnitt wird aufgrund der zu geringen Breite den stetig zunehmenden Verkehrsmengen, insbesondere den sehr hohen LKW-Anteilen, nicht mehr gerecht.

Der Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges stellt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer dar und dient der Verflüssigung des Verkehrs.

7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 7.700.000 €.

Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 550.000 €. Dies entspricht einem Anteil von ca. 8 % der Gesamtkosten und ist nach fachlicher Einschätzung 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). Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Es sind, wie unter Punkt 4 geschildert, vorgezogene Maßnahmen erforderlich. Die Kosten hierfür betragen ca. 400.000 €. Diese Kosten sind in den Projektkosten enthalten.

Laufende Folgekosten:

Die laufenden Folgekosten für die eigentliche Straße erhöhen sich nicht, da es sich um eine bereits vorhandene Verkehrsfläche handelt. Zusätzlich fallen jedoch durch den Neubau des Geh- und Radweges für den Winterdienst laufende Folgekosten in Höhe von jährlich ca. 3.500 € an.

Für die Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fallen in den ersten drei Jahren jeweils Kosten von ca. 6.500 € für die Mahd der Glatthaferwiesen sowie den Unterhalt der Amphibientümpel an. Diese reduzieren sich ab dem vierten Jahr auf ca. 5.400 €.

Bei der Münchner Stadtentwässerung entstehen für die Verlegung einer Druckrohrleitung zur Gewährleistung der Mindestüberdeckung einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 27.500 €.

Die Unterhaltsverpflichtungen für die neu zu errichtende Lärmschutzwand im Bereich der Panzerteststrecke der Firma Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG werden gegenüber dem Anlieger durch eine einmalige Zahlung abgelöst. Dies ist insbesondere deshalb geboten, da sich die Innenseite der Wand auf dem Firmengelände befindet und die Lärmschutzwand auch mit in das Sicherheitskonzept einbezogen wird.

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

Die geplante Maßnahme ist nicht erschließungsbeitragsfähig, da die Ludwigsfelder Straße im auszubauenden Abschnitt im überwiegenden Teil anbaufrei ist. Es sind jedoch Kostenbeteiligungen in Höhe von insgesamt ca. 91.000 € von Anliegern zu erwarten, für die Herstellung zweier Linksabbiegespuren in Privatstraßen am Betonwerk und zur Werkszufahrt über die Privatstraße KraussMaffei sowie für zusätzliche Zufahrten. Die Mehrkosten hierfür sind dem Straßenbaulasträger nach Art. 14 BayStrWG zu vergüten, da diese wegen des Gebrauchs der Grundstückseigentümer aufwändiger hergestellt werden müssen als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht.

Die betroffenen Anlieger wurden im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens schriftlich über die Kostenbeteiligung und deren voraussichtliche Höhe informiert.

Nach dem derzeitigen Stand sind für den verbleibenden städtischen Anteil grundsätzlich Fördermittel nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu erwarten. Die Maßnahme wurde bereits als Vorsorgemaßnahme bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Eine Aussage über die Höhe der Förderung ist derzeit noch nicht möglich.