

| | | |
|---|---|---------|
| Projekthandbuch 2 (PHB 2) | | Seite 1 |
| Projektname: Sportlerweg, Anpassung Eisenbahnüberführung | | |
| zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Bodenseestraße und Am Bahnsportplatz | | |
| | Projekt-Nr.: | 100706 |
| | Maßnahmeart: | Umbau |
| Baureferat - HA Tiefbau Abt. Straßenplanung und -bau, T1/PM | MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2017 - 2021, IL 1, 6300.1345, RF 218 | |
| Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 10.10.2017/ 233-61100 | Projektkosten (Kostenberechnung) 3.610.000 € (Anteil LHM 2.120.000 €) | |
| Gliederung des PHB 2 | | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Genehmigtes Konzept 3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer 4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Dringlichkeit 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen | | |
| <p>Anlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Laufende Folgekosten C) Einmalig verursachte Folgekosten | | |

1. Sachstand

In München sind zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) nach Aussage der DB AG in schlechtem baulichen Zustand und somit erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB AG. Das städtische Aufweitungsverlangen ist daher durch die Maßnahmen der DB AG veranlasst und nicht durch ein städtisches Planungskonzept ausgelöst.

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 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 05.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05081) die Vorprojektgenehmigung für die vorbezeichnete Maßnahme am Sportlerweg ohne Kostenobergrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Ferner wurden für die vorgezogenen Spartenumlegungen Kosten in Höhe von 147.000 € zum Haushalt 2017 angemeldet.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten DB AG (Baulastträgerin Schienenweg) und der LHM (Baulastträgerin Geh- und Radweg) wurde am 07.05.2014 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 AG plant den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung am Sportlerweg. Die Brücke weist erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Sie ist aus Gründen der Erhaltung, der Verfügbarkeit und zur vollen betrieblichen Nutzung der Strecke zu erneuern.

Im Zusammenhang damit werden der Oberbau sowie die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung angepasst.

Das Baureferat nimmt die Erneuerungsmaßnahme der DB AG zum Anlass, den Sportlerweg zu einem gemeinsamen Rad- und Fußweg auszubauen bzw. zu erneuern. Er schließt im Norden an die Bodenseestraße an und unterquert die S-Bahn-Linie München – Herrsching bei Bahn-km 3,956. Südlich der Eisenbahnüberführung schließt der Weg an die Straße „Am Bahnsportplatz“ an. Der Sportlerweg wird jetzt und künftig als Fuß- und Radweg genutzt.

Wichtige Planungsinhalte wie beispielsweise die Minimierung des Eingriffs in Privatgrund, die Verhältnismäßigkeit von Höhe und Länge der Stützmauern sowie eine geradlinige Achsführung konnten umgesetzt werden. Der Grunderwerb auf der östlichen Seite des Geh- und Radweges konnte vermieden werden.

Die Länge des geplanten Geh- und Radweges beträgt ca. 180 m mit einer Breite von 3,50 m bzw. 5,50 m im Bauwerksbereich.

Die lichte Höhe im Bauwerksbereich ist mit 2,50 m geplant.

Die Verbreiterung des Geh- und Radweges und die Vergrößerung der lichten Höhe im Bauwerksbereich machen eine Sicherung des angrenzenden Geländes gegenüber dem Bestand notwendig. Um in die seitlich angrenzenden Privatgrundstücke möglichst wenig eingreifen zu müssen, ist der Bau von Stützwänden geplant.

3. Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer

Aufgrund der Verbreiterung des bestehenden Gehweges sind dauerhafte Eingriffe in Privatflächen an der Nord-West-Seite des Weges notwendig.

Die Inanspruchnahme dieser Fläche wurde durch das Kommunalreferat mit den betroffenen Eigentümern mittels einer Dienstbarkeit geregelt. Es liegt eine Dienstbarkeitsbestellung vom 21.11.2016 vor. Ferner finden für die Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen Eingriffe im Bereich der angrenzenden ESV-Sportanlage statt. Diese Flächen befinden sich im Eigentum der LHM und sind an den ESV verpachtet. Die Baumaßnahme wurde mit dem ESV abgestimmt. Eine Zustimmung des ESV wurde im Rahmen der Plangenehmigung eingeholt.

4. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

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

Rampen und Stützbauwerke

Die notwendige Vergrößerung der lichten Höhe und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung des bestehenden Geh- und Radweges um bis zu 0,80 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig. Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten des Sportlerwegs.

Derzeit erfolgt die seitliche Sicherung der Rampen durch freie Böschungen. Dies wäre zukünftig durch Absenkung der Gradienten und die Nähe der angrenzenden Privatgrundstücke nicht mehr bzw. nur durch Eingriff in Privatgrund möglich.

Daher erfolgt zukünftig die Böschungssicherung durch Stützwände.

Um die Stützwände so niedrig wie notwendig zu bauen, wurden bei entsprechenden Platzverhältnissen noch anschließende Böschungen bis zu den angrenzenden Privatgrundstücken vorgesehen. Ein Eingriff in Privatgrund konnte daher weitestgehend vermieden werden.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung betragen die Höhen der Stützwände auf der Südseite 2,04 m und auf der Nordseite 2,25 m und laufen bis zu einer Höhe von 20 cm geradlinig aus. Die Rampen sind barrierefrei. Das maximale Gefälle des Fuß- und Radweges beträgt 4,25 % und wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Für die Herstellung der Stützwände, der angrenzenden Böschungen und des Weges sind 7 Baumfällungen notwendig. Durch die Maßnahme der DB AG werden für die Herstellung der Eisenbahnüberführung und der Baustelleneinrichtungsflächen noch weitere Baumfällungen verursacht.

Straßenbau

Der zukünftige Geh- und Radweg wird im Verlauf der Rampen auf einer Breite von 3,50 m und im Unterführungsbereich 5,50 m breit asphaltiert.

Die neue Wegetrasse wird etwas weiter östlich der Bestandstrasse liegen, tangiert aber weiterhin Privatflächen im nord-westlichen Rampenabschnitt.

Die Einrichtung der dafür benötigten Dienstbarkeiten ist bereits erfolgt.

Das Unterführungsbauwerk und die Rampen werden beleuchtet.

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

Brückenbauwerk

Das Brückenbauwerk liegt in der Verantwortung der DB AG. Die Planung wurde durch diese im Plangenehmigungsverfahren eingebracht.

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

Entwässerung

Laut dem Referat für Gesundheit und Umwelt sind die Voraussetzungen für eine erlaubnisfreie Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser erfüllt.

Die Entwässerung der Verkehrsanlage erfolgt größtenteils über Absetz- und Sickerschächte. In Abstimmung mit der Münchner Stadtentwässerung (MSE) darf das Niederschlagswasser einer Teilfläche mit einer Größe von 380 m² in den Kanal eingeleitet werden. Durch diese Kombination konnte auf 2 weitere Sickerschächte verzichtet werden. Ferner werden die Einläufe im Bereich des Brückenbauwerks entlastet, was bei Starkregenereignissen die Überflutungsgefahr reduziert.

Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, mit folgenden Ergebnissen: Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Arten aus der Gruppe der Fledermäuse, Reptilien und Lurche und europäische Vogelarten potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen vorab ausgeschlossen werden.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der ökologischen Funktionalität bleibt aber für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang gewahrt.

Auch eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden.

In der Gesamtbetrachtung werden weder für Arten gemäß Anhang IV FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 VS-RL Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Im Untersuchungsgebiet oder in unmittelbarer Nähe befinden sich keine Natura 2000-Gebiete i. S. v. § 32 bis § 36 BNatSchG i. V. m. Art. 3 (1) FFH-RL. Durch das Vorhaben werden weder Flächen der Biotopkartierung (Stadt München) sowie sonstige kartierte Biotope durch die Baumaßnahme beeinträchtigt. Alle ökologisch bedeutsamen Strukturen (Einzelbäume, Gehölze, Saumstrukturen) werden während der Baumaßnahmen mittels Bauzaun bestmöglich geschützt. Während der gesamten Baumaßnahme wird eine Umweltbaubegleitung durchgeführt.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Maßnahme stellt eine Änderung einer Eisenbahnüberführung i. S. d. § 3 EKrG dar und ist genehmigungspflichtig. Das EBA stimmte der Durchführung eines verkürzten Verfahrens zu, so dass, statt eines Planfeststellungsverfahrens, ein Plangenehmigungsverfahren ausreichend war.

Das Plangenehmigungsverfahren für den Sportlerweg ist abgeschlossen. Der Baurechtsbeschluss des EBA liegt seit dem 28.11.2017 rechtskräftig vor.

6. Dringlichkeit

Für das Unterführungsbauwerk am Sportlerweg besteht laut DB Netz AG vordringlicher Erneuerungsbedarf. Die DB strebt einen Baubeginn im Sommer 2018 an. Die Kreuzungsvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG befindet sich noch in der Abstimmung.

7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Sportlerweg sind die DB AG und die LHM. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung festgesetzt. Grundlage hierfür ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Zwischen DB AG und LHM 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 LHM hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB AG über und wird von ihr abgelöst. Daher ist auch der Unterhalt dafür abzulösen. Gemäß den ermittelten Baukosten ergeben sich für die Ablösebeträge Erneuerungsablösezahlungen der DB AG an die LHM in Höhe von 508.700 € und Unterhaltsablösezahlungen der LHM an die DB AG in Höhe von 33.600 €. Die gegenseitigen Ablösezahlungen sind in der unten stehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Die Ablösebeträge zwischen der DB AG und der Stadt 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.

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

| Finanzierung | Finanzierung DB | Finanzierung LHM | Projektkosten (gesamt) |
|---|--------------------|--------------------|------------------------|
| Projektkostenanteil DB kreuzungsbedingt | 1.489.171 € | | 1.489.171 € |
| Projektkostenanteil LHM kreuzungsbedingt | | 1.661.180 € | 1.661.180 € |
| Zusätzliche Ingenieurleistungen und Nebenkosten | | 31.690 € | 31.690 € |
| Vorleistungen für Sparten und Ausgleichsflächen | | 268.505 € | 268.505 € |
| Risikoreserve | | 160.000 € | 160.000 € |
| Rundung | +829 € | -1.375 € | -546 € |
| Gesamtfinanzierung | 1.490.000 € | 2.120.000 € | 3.610.000 € |

Durch die Umlegung der Sparten Wasser, Strom und Abwasser fallen einmalige Folgekosten in Höhe von ca. 360.000 € an. Die Kosten werden gemäß Kostenteilungsschlüssel auf die Vorhabenbeteiligten aufgeteilt.

Durch die Maßnahmen entstehen künftige jährliche Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt des Sportlerweges in Höhe von ca. 24.800 €.

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

Das Projekt ist nicht förderfähig.