

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Fuß- und Radwegbrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
	Projekt-Nr.:	12Ti.700313
	Maßnahmeart:	Neubau
Baureferat – HA Ingenieurbau J2 – Brückenbau	MIP-Bezeichnung / Finanzposition 6300.1530, Rangfolge-Nr. 76 6300.4260, Rangfolge-Nr. 307	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 24.07.2018 / 233-61434	Projektkosten (Kostenberechnung) 3.500.000 €	
<p>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) Einmalig verursachte Folgekosten D) Planunterlagen 		

1. Bedarf

Am 04.10.2016 hat der Stadtrat in der Sitzung des Bauausschusses mit dem Beschluss „Fuß- und Radwegbrücke über die Offenbachstraße nördlich der Bahntrasse“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06808) das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis genommen und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.

2. Entwurf

Beschreibung der Brückenkonstruktion (Anlagen D.2-D.4):

Die visuelle und akustische Abschirmung gegen die Bahnanlagen im Süden soll durch den L-förmigen Querschnitt der Brücke erfolgen, hierzu ist die Stahlbetonbrüstung mit einer Höhe von 2,7 m vorgesehen. Im Bereich des Radweges beträgt die Brüstungshöhe 2,0 m. Auf der nördlichen Seite im Bereich des Gehweges sieht das Gestaltungskonzept für die Brücke ein Geländer aus Flachstählen mit einer Höhe von 1,30 m vor. Durch eine Einspannung des Überbaus in beide Widerlager entsteht in Brückenlängsrichtung eine integrale und robuste Rahmenkonstruktion, die über eine Länge von ca. 22 m stützenfrei die Offenbachstraße überspannt. Ein Lichtraumprofil von mindestens 4,5 m ist vorgesehen. Dem Wegekonzept folgend, soll die Brücke im Grundriss an der Nordseite einen gekrümmten Rand aufweisen, wodurch sie sich zur Mitte hin verjüngt und zu den Widerlagern hin aufweitet. Die Brücke erhält eine nutzbare Breite zwischen den Geländern von mindestens 6,0 m.

Westlicher Anschlussbereich:

Der übergeordnete Radweg parallel zur Bahnachse wird westlich der geplanten Brücke an den bereits hergestellten Weg entlang des ehemaligen Weylgeländes angebunden. Zudem wird eine barrierefreie Wegeanbindung von der Brücke an den nach Norden führenden, ebenfalls bereits gebauten Fuß- und Radweg zur Offenbachstraße hergestellt. Als kurzläufige Anbindung an die Offenbachstraße ist eine Treppe geplant.

Östlicher Anschlussbereich:

Im Osten wird der übergeordnete Radweg mit einer Steigung von 6,5 % vorerst an den Wendehammer in der Nimmerfallstraße angebunden, bis eine Weiterführung entlang der Bahnachse machbar ist. Die barrierefreie Anbindung an die Nimmerfallstraße erfolgt durch eine kompakte, bogenförmige Rampe. Zudem wird eine von der Brücke nach Norden führende barrierefreie Rampe zur Offenbachstraße vorgesehen. Die Absturzsicherung der Rampe erfolgt in Form eines Standardgeländers. Die Rampe wird komplett auf städtischem Grund mit einer nutzbaren Breite von 2,8 m entlang der Grundstücksgrenze zu den Privatgebäuden hergestellt. Hierfür muss die Böschung mit einer Stützmauer abgefangen werden. Der Böschungskiel zwischen Rampe und Offenbachstraße wird bepflanzt.

Als kurzläufige Anbindung an die Offenbachstraße ist eine Treppe geplant.

Die derzeit bestehende östliche Treppenanlage wird zur Realisierung der geplanten Rampenanlage abgebrochen.

Gestaltung der Wege:

Auf den gemäß der DIN 18040-Teil 3 (Planungsgrundlagen Barrierefreies Bauen) konzipierten Wegen wird für die Gehbahnen ein sandfarbener Asphalt und auf den Radwegen ein herkömmlicher Asphalt vorgesehen, um den Nutzerinnen und Nutzern durch die visuelle Trennung ein sicheres Gefühl zu vermitteln. Die Oberflächenbeschaffenheit entspricht somit anderen bereits hergestellten Teilstücken der Radwegroute Hauptbahnhof - Laim - Pasing. Auf der Brücke erfolgt neben der genannten visuellen Trennung (Farbasphalt) auch eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg.

Beleuchtungskonzept:

Für die Beleuchtung von Brücke, Treppen und Wegeanbindungen sind zwei Lichtmasten an den Brückenenden vorgesehen. Die Masten können mehrere Spotlights aufnehmen, so dass von zwei Punkten aus alle relevanten Begegnungsbereiche sicher ausgeleuchtet werden können. Als sekundäres Beleuchtungssystem soll auf der Brücke ein warmweißes LED-Lichtband zum Einsatz kommen, welches in den oberen Abschluss des Geländers im Handlauf integriert wird. Dieses LED-Band sorgt für eine zusätzliche Identifikation der Fußgängerbereiche und dient damit der Orientierung. Die Beleuchtung der nach Norden führenden Rampe zur Offenbachstraße soll mit der Straßenbeleuchtung an der Offenbachstraße erfolgen.

Grünflächenplanung (Anlage D.4):

Die im Bebauungsplan 879a als öffentliche Grünfläche festgesetzten und nicht als Wegeflächen in Anspruch genommenen Bereiche am östlichen Widerlager werden als Grünflächen mit Baum- und Strauchpflanzungen hergestellt. Insgesamt sind hier fünf neue Baumpflanzungen vorgesehen. Die bahnseitige Böschung wird abgepflanzt und erhält einen Zaun zum Schutz vor den Bahnanlagen. Wegebegleitend werden Aufenthaltsbereiche durch die Anordnung von Bänken geschaffen. Der Böschungskeil zwischen Rampe und Offenbachstraße wird bepflanzt. Auf der Westseite der Brücke sieht die Grünflächenplanung die Versetzung von zwei bestehenden Bäumen vor.

Baumbestand und erforderliche Gehölzentnahmen (Anlage D.4):

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde gegenüber den Ausführungen im Beschluss vom 04.10.2016 die Entnahme eines zusätzlichen Baumes erforderlich. Es handelt sich hierbei um eine beschädigte Esche im Bereich der Bahnböschung. Damit sind im Bereich des östlichen Widerlagers insgesamt zehn Bäume zu entnehmen, von denen einer der Baumschutzverordnung unterliegt (Eiche). Die übrigen Bäume sind Ahorne und Eschen. Im Rahmen der Baumaßnahme wird zudem der Unterwuchs aus den straßenbegleitenden Böschungen entfernt. Die Fällgenehmigung wurde bei der Unteren Naturschutzbehörde beantragt.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 27.04.1988 den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 879a - Gottfried-Keller-Straße, Offenbachstraße, Bundesbahngelände (nördlich) gefasst. Darin wurde eine Fuß- und Radwegbrücke nördlich der Bahnachse über die Offenbachstraße festgesetzt.

4. Dringlichkeit

Mit der geplanten Fuß- und Radwegbrücke soll einerseits für die heutigen wie künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Beschäftigten östlich der Offenbachstraße und im Bereich des Neubaugebietes an der Paul-Gerhardt-Allee eine attraktive Verbindung zum nächstgelegenen Zentrum in Pasing mit den dort vorhandenen ÖPNV-Möglichkeiten geschaffen werden. Andererseits sollen die östlich entlang der Offenbachstraße in den letzten Jahren entstandenen neuen Quartiere in Richtung Westen angebunden werden. Die neue Fuß- und Radwegbrücke soll Bestandteil der Fahrradhaupttroute werden, die entlang der Nordseite der bestehenden Bahnanlagen von der Stadtmitte aus in Richtung Westen verläuft.

5. Bauablauf und Termine

Als Terminschiene kann derzeit festgehalten werden:

Vorwegmaßnahmen:

Im Bereich der geplanten Bauwerke befinden sich zahlreiche Sparten der Stadtwerke München GmbH (SWM). Die genaue Lage der Leitungen wurde im Zuge der Entwurfsplanung mittels Suchschachtungen ermittelt und die Planung entsprechend angepasst. Die Ausbildung der Rampenkonstruktion wurde deshalb eng mit der SWM abgestimmt. Im Bereich der geplanten Brückenwiderlager sind unter anderem eine Hauptwasserleitung mit DN 1000 sowie eine 110kV-Leitung (Strom) situiert, die nicht umgelegt werden können. Im Bereich der östlichen Rampenbauwerke werden eine Gas- und eine Fernwärmeleitung überbaut. Eine Wasserleitung und eine Stromleitung sind im Bereich der bestehenden östlichen Böschungstreppe vorhanden. Beide Sparten werden vor der Maßnahme abgeklemmt und im Zuge der Baumaßnahme verlegt. Zwei Lüftungsdomes der Fernwärmeleitung im Bereich der geplanten östlichen Böschungstreppe sind als Vorwegmaßnahme zu verlegen.

Zur Vorbereitung der Baumaßnahme sind die erforderlichen Gehölzentnahmen im östlichen Widerlagerbereich und die Versetzung der Bäume auf der Westseite sowie die genannten Spartenumlegungen als Vorwegmaßnahmen ab Herbst 2018 vorgesehen.

Der Baubeginn der Hauptmaßnahme ist für das Frühjahr 2019 geplant, die Bauzeit beträgt voraussichtlich ein Jahr.

Die Brückenbauarbeiten sollen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Offenbachstraße erfolgen. Auch der Fuß- und Radverkehr in der Offenbachstraße soll während der Bauzeit aufrechterhalten bleiben. Falls temporäre Einschränkungen im Gehbahnbereich erforderlich werden, z. B. für den Bau der Widerlager, wird eine entsprechende gefahrenfreie Verkehrsführung vorgesehen.

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 3.500.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 430.000 €).

Die laufenden Folgekosten betragen ca. 29.000 € pro Jahr.