

STADTVERWALTUNG FÜRSTENFELDBRUCK

Beschlussvorlage Nr. 3200/2024

24. öffentliche und nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Tiefbau

Betreff/Sach-antragsnr.		Weiterer Umgang mit der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42)			
TOP - Nr.			Vorlagenstatus öffentlich		
AZ:		SG 44	Erstelldatum	09.01.2024	
Verfasser		Viehbeck, Georg	Zuständiges Amt	Amt 4	
Sachgebiet		44 Städtischer Tiefbau, Kläranlage	Abzeichnung OB: Abzeichnung 2./ 3. Bgm:		
Beratungsfolge			Zuständigkeit	Datum	Ö-Status
1	Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau		Kenntnisnahme	07.02.2024	Ö

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau nimmt den Sachvortrag über den weiteren Umgang mit der Bahnunterführung am Gefangenenfriedhof (BW 42) zur Kenntnis.

Referent/in		Pötzsch / SPD	Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Referent/in			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Beirat			Ja/Nein/Kenntnis	
Klimarelevanz				
Umweltauswirkungen				
Finanzielle Auswirkungen				
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung				€
Aufwand/Ertrag lt. Beschlussvorschlag				€
Aufwand/Ertrag der Gesamtmaßnahme				€
Folgekosten				€

Sachvortrag:

Das Bauwerk 42 (Gefangenenunterführung) am Gefangenenfriedhof der Großen Kreisstadt Fürstenfeldbruck befindet sich unmittelbar östlich des Klosters Fürstenfeldbruck und ist von der Kreuzung zwischen der Fürstenfelder Straße und der Oskar-von-Miller-Straße über den Henrik-Moor-Weg in Richtung Süden zu erreichen (Abbildung 1). Das Bauwerk unterfährt die zweigleisige, elektrifizierte Strecke 5520 München - Buchloe bei km 23,040 über eine Fußgängerunterführung.

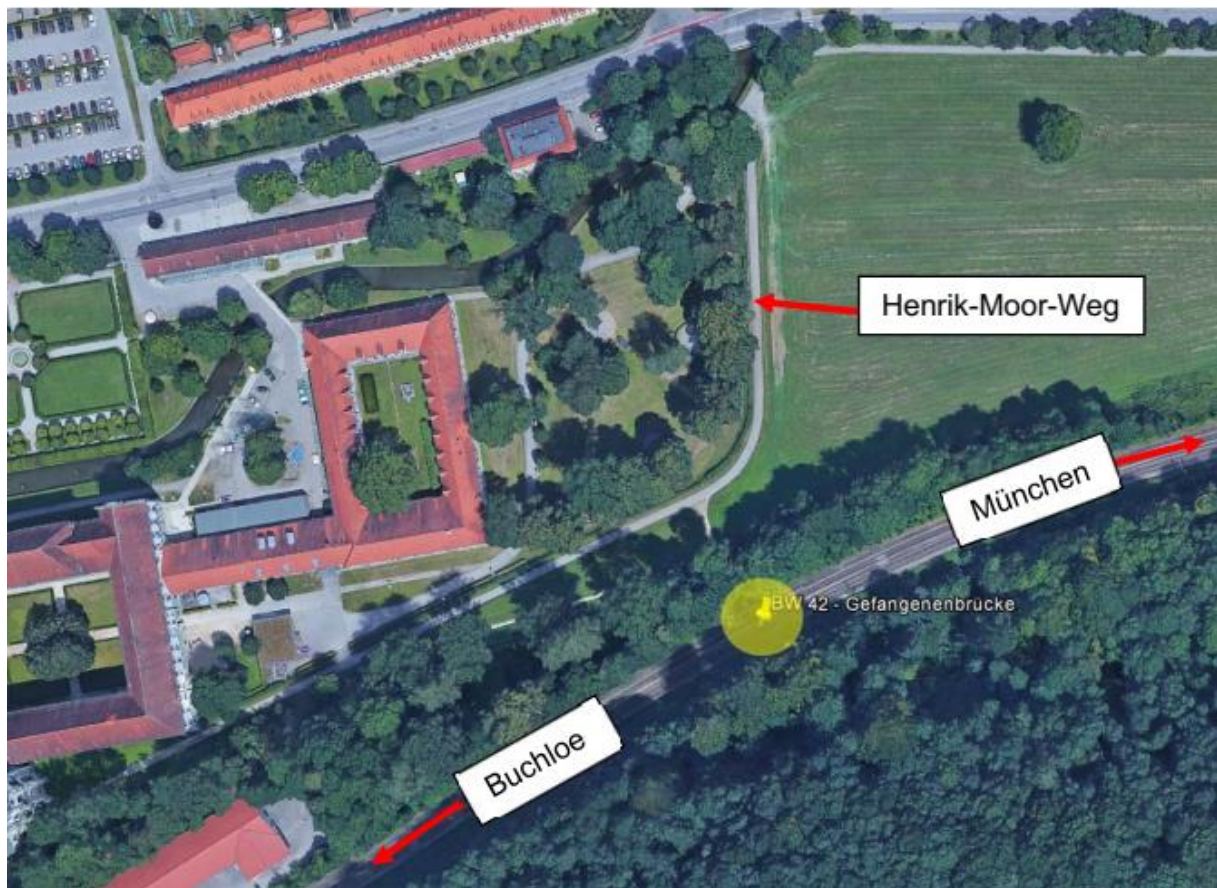


Abbildung 1: Lageplan der Fußgängerunterführung am Gefangenenfriedhof.

Gemäß einer vertraglichen Vereinbarung aus dem Jahr 1898, trägt die Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck die gesamte Unterhaltslast, inklusive notwendiger Instandsetzungsarbeiten für die Wegeverbindung. Diese Regelung findet bis heute Ihre Gültigkeit.

Zustand des vorhandenen Bauwerks

Gemäß den Bestandsunterlagen wurde im Jahre 1898 das Bauwerk erstmalig errichtet und im Jahr 1931 in den jetzigen baulichen Zustand versetzt. Die beiden Auflagerbänke wurden etwa im Jahr 2007/2008 instandgesetzt. Im Zuge des Bauunterhalts wurden ständig kleinere Instandsetzungen vorgenommen.

Der Zustand der Unterführung wurde im Rahmen der Bauwerksprüfung im Jahr 2014 mit der Zustandsnote 3,8 bewertet, weshalb eine statische Nachrechnung des Bauwerkes beauftragt wurde. Bei der statischen Berechnung durch die Hingerl Ingenieure Regioplan GmbH, aufgestellt am 30.09.2015, errechnete sich die Restnutzungsdauer des Überbaus zu 5 Jahren, wonach eine Erneuerung des Überbaus bis spätestens 2020 erforderlich sei.

Im Jahr 2019 wurde von der Stadt Fürstenfeldbruck eine erneute Nachrechnung der Restnutzungsdauer durch die Deutsche Bahn beauftragt. Im Ergebnis wurde eine Restnutzung von 10 Jahren bis ins Jahr 2029 errechnet.

Bisherige Planungen

Aufgrund der durch das Ingenieurbüro Hingerl ermittelten Restlebensdauer bis 2020, wurde bereits im Jahr 2017 das Ingenieurbüro Grassl mit der Vorplanung zur Erneuerung bzw. Auflassung des o.g. Bauwerkes beauftragt. In deren Folge wurde, in Abstimmung mit der Deutschen Bahn, eine Neuberechnung der Restnutzungsdauer bis ins Jahr 2029 veranlasst. Das Vorhaben wurde daher zunächst bis 2023 verschoben.

Nachdem die extremen Vorlaufzeiten in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (Mitzeichnung, Sperrzeiten, etc.) eine zeitige Wiederaufnahme der Planungen erforderlich machen, wurde das Ingenieurbüro Grassl im Jahr 2023 gebeten die Vorplanung aus dem Jahr 2017 zu aktualisieren. Zur Abschätzung der Frequentierung der Fußgängerunterführung wurde zusätzlich eine Verkehrszählung beauftragt. Die Ergebnisse der Vorplanung und der Verkehrszählung werden dem Ausschuss in der Sitzung vom 07.02.2024 präsentiert. Ziel ist die zeitnahe Fällung einer Grundsatzentscheidung hinsichtlich einer Auflassung oder eines Ersatzneubaus des o.g. Bauwerkes.

Vorplanung

Im Rahmen der Vorplanung wurden zwei mögliche Varianten untersucht. Bei Umsetzung der Variante Auflassung muss der Oberbau im Bereich der derzeitigen Fußgängerunterführung ausgebaut werden. Die Widerlager sind dann bis auf 1,5 u. GOK abzubrechen, um eine regelkonforme Verfüllung und einen regelkonformen Aufbau des Bahndammes zu gewährleisten. Die für die Baumaßnahme erforderliche Sperrzeit beläuft sich in etwa auf 2-3 Tage. Die Bruttogesamtkosten der Maßnahme werden bei einer Umsetzung im Jahr 2029, unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 10% pro Jahr, mit ca. 595.000 € geschätzt.

Eine andere Variante sieht die Erneuerung der Fußgängerunterführung in Form eines standardisierten Rahmenbauwerkes vor. Hierbei wird das Bauwerk unterhalb von bauzeitlichen Hilfsbrücken hergestellt. Die lichte Höhe im Inneren des Rahmens wird mit 1,9 m gemäß Bestand beibehalten. Für einen regelkonformen Schotteroberbau mit ca. 70 cm (gemessen von Schienenoberkante zu Oberkante Rahmenbauwerk), wird die Unterkante des Rahmenbauwerks tiefer liegen, als die des derzeitigen Bestandes. Aufgrund dessen ist eine Anpassung des Treppenauf bzw. -abgangs erforderlich. Die Errichtung eines Ersatzbauwerkes erfordert eine Sperrzeit im Umfang von ca. 8 Tagen. Die Bruttogesamtkosten der Maßnahme werden bei einer Umsetzung im Jahr 2029, unter Berücksichtigung einer Kostensteigerung von 10% pro Jahr, mit ca. 1.856.000 € geschätzt.

Verkehrszählung

Zur Abschätzung der Frequentierung der Unterführung wurde eine Verkehrszählung durchgeführt. Hierzu wurde der Fußgänger- und Radverkehr an sieben aufeinanderfolgenden Tagen per Videokamera dokumentiert. Drei Tage (2 Werktage und ein

Samstag) wurden anschließend gemäß den Standards grafisch und tabellarisch ausgewertet.

Am Samstag, den 21.10.2023, passierten insgesamt 108 Fußgänger und 7 Radfahrer die Unterführung in beide Richtungen. Am Mittwoch, den 25.10.2023 ergab sich eine leicht reduzierte Nutzung von 98 Fußgängern und 5 Radfahrern. Am Donnerstag, den 26.10.2023 reduzierte sich die Nutzung nochmals deutlich auf insgesamt 48 Fußgänger und 3 Radfahrer.

Stellungnahme Sachgebiet 43

Im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck befinden sich in beinahe regelmäßigen Abständen von rund 500 m insgesamt zehn Möglichkeiten die südliche Bahntrasse zu queren. Die Fußgängerunterführung am Gefangenfriedhof ist dabei beinahe ausschließlich für nicht mobilitätseingeschränkte Fußgänger zu passieren. Von Teilen der Bevölkerung wird die Unterführung aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Unterführung und der teilweise schlechten Beleuchtungssituation als Art Angstraum wahrgenommen.

Unabhängig davon wird der fußläufigen Unterquerung der Bahntrasse in diesem Bereich eine übergeordnete freizeitliche Funktion zugesprochen. In beinahe direkter Verbindung von der Altstadt, dem zukünftigen Kultur- und Kreativquartier Aumühle / Lände sowie dem Stadtpark besteht hier die Möglichkeit für Spaziergänger und Wanderer unmittelbaren Zugang zu den naturräumlich hochwertigen Amperleiten zu erlangen.

Im Gegensatz zu der weiter westlich verorteten Unterführung (Richtung Gelbenholzen), die über keinen separat geführten Gehweg verfügt, stellt die Unterführung am Gefangenfriedhof damit im Umfeld des Klosterareals die einzige wirklich sichere fußläufige Möglichkeit dar, die Bahntrasse in Richtung Naherholungsgebiet zu kreuzen. Es wird befürchtet, dass bei Verzicht auf die Unterführung dies unweigerlich zu Einschränkungen des Besuchererlebnisses im Kloster führen kann und gleichzeitig der Naherholungswert bzw. die Erschließung für die Brucker Bevölkerung deutlich verschlechtert wird.

Weitere Vorgehensweise

Die erforderlichen Sperrzeiten für die Bauarbeiten auf der Bahnstrecke München - Buchloe sind nach Auskunft des Planungsbüros mit einem Vorlauf von drei Jahren, also spätestens im Jahr 2026, zu beantragen. Für die Anmeldung der Sperrzeiten ist in der Regel eine abgeschlossene Entwurfsplanung unter Angabe des genauen Umfangs der Sperrdauer erforderlich. Eine pauschale Anmeldung von Sperrzeiten ist nicht möglich. Insofern müssen bereits vor Anmeldung der Sperrzeiten umfangreiche Planungsleistungen erbracht werden.

Nachdem die Deutsche Bahn bereits im Rahmen der Planung in Form eines Mitzeichnungsumlaufes einzubinden ist, muss ein Planungsvorlauf von ca. einem Jahr vor Beantragung der Sperrzeiten berücksichtigt werden. Demnach muss spätestens Anfang 2025 ein Planungsbüro mit den erforderlichen Leistungen beauftragt werden. Nachdem die Ausschreibung zur Vergabe der Planungsleistung durch die Verwaltung vorbereitet werden muss, wird die Fällung einer Grundsatzentscheidung zur weiteren Nutzung der betroffenen Unterführung spätestens im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Tiefbau vom 02.10.2024 angestrebt.