

Beschlussvorlage

Abt. 6/226/2021

Gremium / Ausschuss	Termin	Behandlung
Gemeinderat	27.07.2021	öffentlich

Top Nr. 16

Sanierung und Umbau der ehemaligen Isartalbahnbrücke über die Bahnstrecke München-Holzkirchen in eine Radwegbrücke

Anlagen:

- 1. Konzeptstudie Ing. Büro Scheerschmidt; Querschnitte
- 2. Konzeptstudie Ing. Büro Scheerschmidt; Ansicht und Schnitte
- 3. Lageplan

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Umbau der ehemaligen Isartalbahnbrücke in eine Radwegbrücke auf Basis der Variante 2 der Konzeptstudie des Ingenieurbüros Scheerschmidt vom 31.05.2021 weiterzuverfolgen. Hierzu sollen Verhandlungen über ein Sanierungskonzept mit der Deutschen Bahn geführt werden, um den Erwerb der Brücke vorzubereiten sowie Verhandlungen mit dem Eigentümer der Grundstücke über Regelungen zur Nutzung der Flächen für die Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt zu führen.

Die Kosten für den Umbau der Isartalbrücke werden auf rund 870.000,00 € (brutto, incl. Nebenkosten) geschätzt und sind entsprechend dem Bauablauf im Haushalt vorzusehen.

Begründung:

Der Betrieb des Streckenabschnitts der Isartalbahn zwischen Großhesselohe und Thalkirchen wurde 1989 eingestellt. Die Stilllegung des Streckenabschnitts erfolgte 1995. Im Jahr 1998 wurden dann die Gleise zurückgebaut. Seit dem wird die 1891 erbaute, denkmalgeschützte Isartalbahnbrücke in Großhesselohe nicht mehr für den Bahnverkehr genutzt und ist gegen ein unbefugtes Betreten abgeriegelt.

Die Stadt München hat 2001 den Abschnitt der ehemaligen Bahntrasse zwischen der Benediktbeurer Straße in Thalkirchen und der Knotestraße in Solln als asphaltierten Radweg umfunktioniert.

Seit dem gibt es auch Bestrebungen der Gemeinde Pullach den Radweg bis nach Pullach weiterzuführen, um so eine durchgehende Verbindung zwischen Pullach und Thalkirchen zu haben.

So wurde schon vor Jahren ein Teilbereich der ehemaligen Bahnstrecke, der auf Pullacher Gemarkung liegt von der Deutschen Bahn erworben. Das letzte Teilstück des Weges nördlich der Brücke befindet sich jedoch in Privatbesitz. Da der derzeitige Eigentümer das Grundstück nicht veräußern will, führt die Gemeinde für diesen Teilbereich ein Enteignungsverfahren durch.

Der Schlüsselpunkt eines durchgängigen Radwegs ist die ehemalige Isartalbahnbrücke über die Bahnstrecke München-Holzkirchen. Die Eigentümerin der Brücke ist die Deutsche Bahn.

Von Seiten der Bahn wurde bereits Bereitschaft signalisiert, die Brücke an die Gemeinde zu veräußern. Bedingung hierfür ist jedoch, dass die Gemeinde die denkmalgeschützte Brücke saniert.

Im Mai 2021 wurde das Ingenieurbüro Scheerschmidt damit beauftragt ein Konzept zur Sanierung und Umfunktionierung der Brücke in eine Geh- und Radwegbrücke zu erarbeiten.

In **Anlage 1** werden drei mögliche Varianten für einen Umbau im Querschnitt vorgestellt:

Variante 1A/1B:

Stahltragwerk mit Betonergänzung

Auflegen von Betonfertigteilen auf die vorhandenen Bestandsquerträger (Variante 1A) bzw. Hauptträger (Variante 1B)

Vorteile:

- Asphaltfahrbahn mit Gussasphaltrinnen
- Quertragwerk aus Betonfertigteilen -> massive Bauweise
- Abdichtung nach ZTV-ING

Nachteile:

- hohes Gewicht
- Querfugen im Abstand der Fertigteile -> Sicht von unten
- nochmaliges Sperren des Gleises zwecks Einhub. Ein Einhub der gesamten Brücke mit Fertigteilen ist aufgrund des Gewichtes unwirtschaftlich

Variante 2:

Stahltragwerk mit Querträgern und orthotroper Fahrbahnplatte aus Stahlblech

Vorteile:

- leichte Bauweise
- kann alles im Zustand des Aushubes hergestellt werden (sogar Abdichtung)
- Abdichtung nach ZTV-ING
- schlankes Aussehen
- fügt sich in das Gesamtbild der Brücke ein

Nachteile:

- RHD-Belag nach ZTV -ING muss erfahrungsgemäß nach ca. 15 Jahren erneuert werden (nur der Belag)
- genaues Arbeiten beim Korrosionsschutz notwendig
- das ausführende Unternehmen muss ein Schweißzertifikat nach EXC3 bzw. EXC4 besitzen

Aufgrund der Vor- und Nachteile der Varianten wurde die Variante 2 als weiter zu untersuchende Variante ausgewählt.

In **Anlage 2** ist ein möglicher Vorentwurf zu sehen. Aufgrund der Nachteile des RHD-Belages wurde hier ein Gussasphaltbelag gewählt.

Da die Oberleitung der Bahntrasse München - Holzkirchen mit geringen Abstand zur Konstruktion vorbeiläuft, ist der Bau eines Schutzgerüsts zur Sanierung der Brücke an Ort und Stelle nicht möglich. Die einzige und auch beste Möglichkeit zum Umbau und Instandsetzung ist das Ausheben der Brücke und die Sanierung neben den Gleisen.

Der vorgesehene Bauablauf sieht vor, dass:

- die Brücke mittels Autokran ausgehoben und seitlich gelagert wird,
- ein Schutzgerüst aufgebaut wird,

- die alten Querprofile und Holzschwellen abgebaut werden,
 - ein vollständiger Korrosionsschutz erfolgt,
 - die schadhaften Bleche und Nieten erneuert werden,
 - die neuen Querprofile, Längsprofile und Fahrbahnbleche hergestellt werden,
 - die Abdichtung der Fahrbahn und das Herstellen des Geländers und des Berührungsschutzes erfolgt.
- Anschließend werden die Pfeiler und Widerlager instandgesetzt. Da die Bahn nach Richtlinie 997 im Bereich eines Bahnhofes eine lichte Höhe, bzw. Abstand zwischen Oberleitung und Gleis von 6,20 m fordert (Lichtraumprofil von 6,20 m), muss die Brücke um ca. 70 cm angehoben werden. Hierfür werden die Pfeiler und Widerlager um 70 cm aufbetoniert.
- Danach kann die Brücke wieder eingehoben werden. Abschließend werden der Fahrbahnbelag, die Fugen und die Übergangskonstruktion hergestellt.

Die Grobkostenschätzung für den Umbau der Brücke beläuft sich auf:

Grobkostenschätzung (brutto):	600.000,00 €
20% unvorhergesehene Nebenkosten:	120.000,00 €
Summe (brutto):	720.000,00 €
20% Nebenkosten:	150.000,00 €
Gesamtsumme (brutto):	870.000,00 €

Da die Baustellenzufahrt nur über ein privates Grundstück erfolgen kann, muss vor der Maßnahme die Zufahrt geregelt werden (**Anlage 3**).

Der weitere Schlüsselpunkt der Errichtung des Radwegs ist die Regelung der Benutzung des nördlich von der Isartalbrücke gelegenen Grundstücks, das sich ebenfalls in Privatbesitz befindet. Hier bedarf es ebenfalls einer Regelung.

Des Weiteren muss auch noch überprüft werden, ob die Anrampung vom geplanten Radweg von der Hilariastraße aufgrund der notwendigen Anhebung der Brücke um ca. 70 cm möglich ist.

Die Gesamtkosten für den Umbau und die Sanierung der Brücke betragen voraussichtlich 870.000,00 €, die entsprechend dem zu erstellenden Bauablaufplan in den entsprechendem Haushalt vorzusehen sind. Derzeit sind im Haushalt 2021 Mittel in Höhe von 450.000 € vorgesehen.



Susanna Tausendfreund
Erste Bürgermeisterin