



St 2095 Erneuerung der Alzbrücke Seebruck

Vorstellung der Ergebnisse der Vorplanung
bei der Gemeinde Seeon-Seebruck am 21.08.2018



Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



Gliederung

- **Allgemeines**
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



grundsätzliche Rahmenbedingungen

→ Ausbauplan für die Staatsstraßen:

Maßnahme „St 2095 Erneuerung der Alzbrücke Seebruck“ in der
1. Dringlichkeit



Ergebnisliste von Projekte 7. Ausbauplan



0 von 1 Objekten ausgewählt

Objektübersicht Objekt Detailsansicht

	Projekt-Nummer	Straße	Bezeichnung	Länge [km]	Projekttyp	Dringlichkeit	Nutzen-Kosten-Verhältnis
	TS120-07	St2095	Erneuerung der Alzbrücke in Seebruck	0,1	BRU	1	4

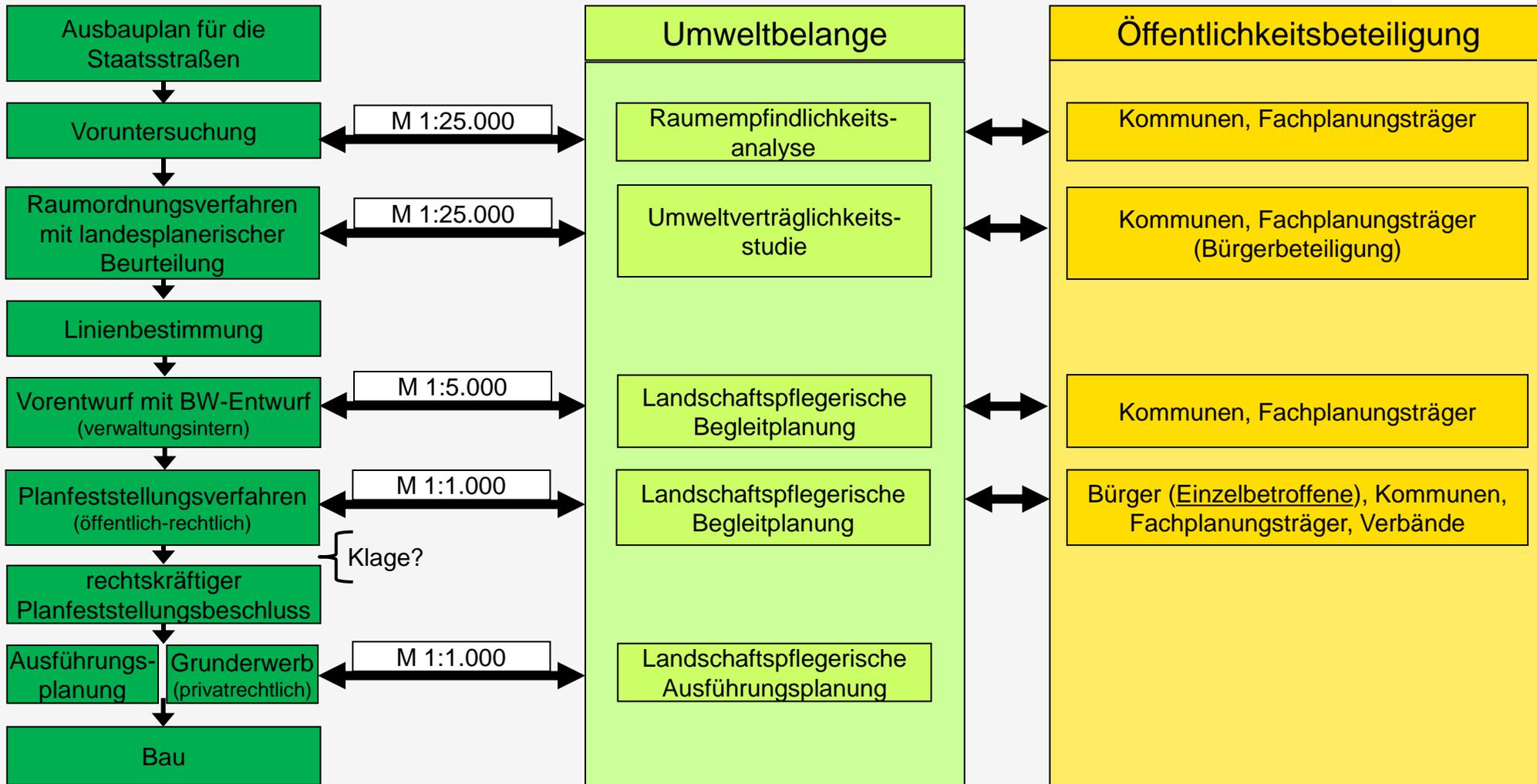


Gliederung

- Allgemeines
- **Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte**
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt

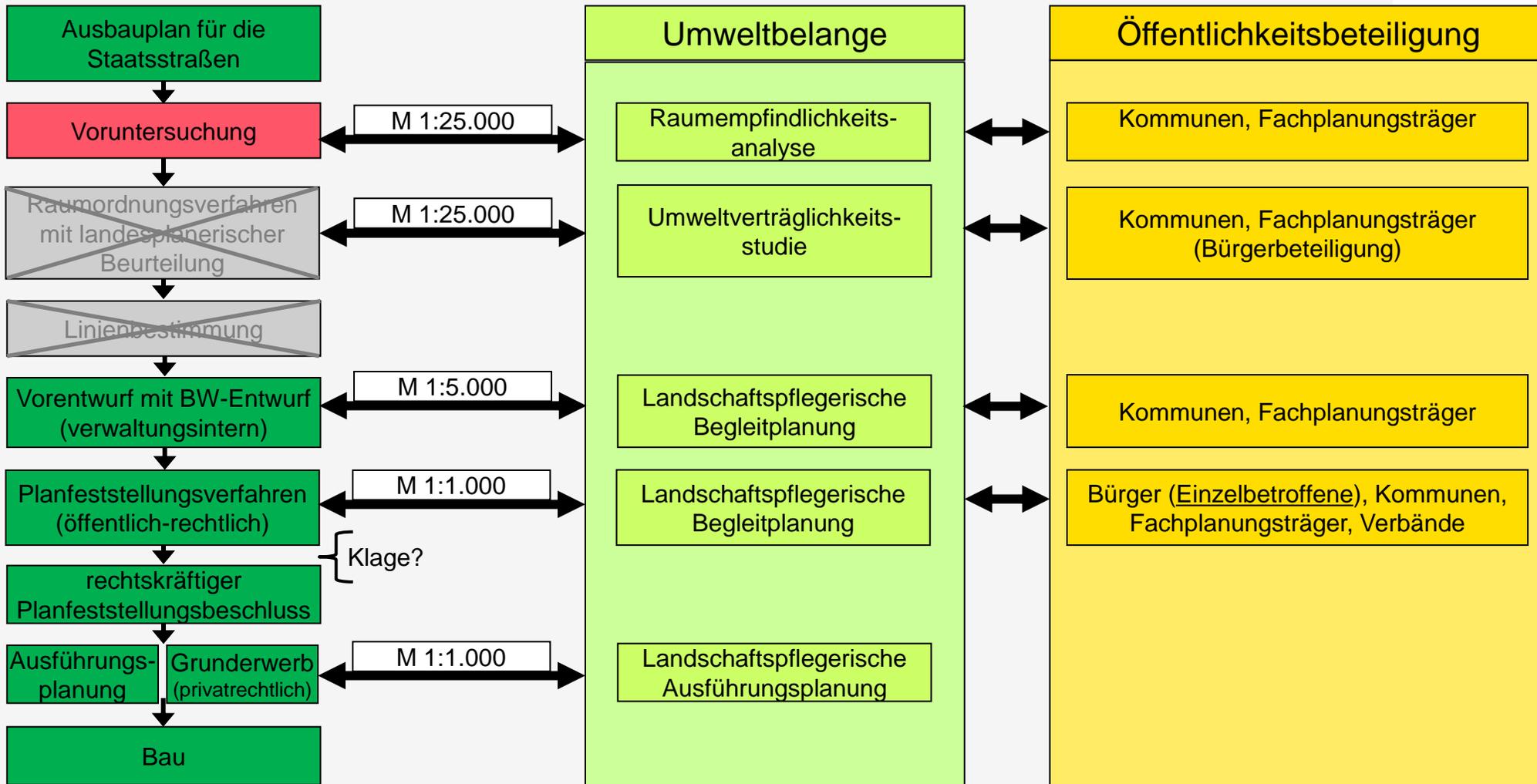


Schritte der Staatsstraßenplanung bis zum Bau





Schritte der Staatsstraßenplanung bis zum Bau





Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- **Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB**
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



Planungsvorgaben nach Abstimmung mit den vorgesetzten Behörden



- keine bestandsferne Lösung wegen fehlender rechtlicher Durchsetzbarkeit
- Brückenneubau unmittelbar nördlich des Bestands mit Geh- und Radweg im Bereich der Bestandsbrücke
- bauzeitlicher Verkehr auf Bestandsbrücke
- Abwicklung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs auf der dem Chiemsee zugewandten Seite



Planungsschritte bei der Voruntersuchung

1. Planung der Verkehrsführung in Lage

- 1.1 Erarbeitung mehrerer möglicher und genehmigungsfähiger Varianten
- 1.2 Vorstellung der Varianten bei der Gemeinde
- 1.3 Einarbeitung der Vorschläge und Wünsche der Gemeinde
- 1.4 Festlegung der weiter zu verfolgenden Variante



Planungsschritte bei der Voruntersuchung

2. Planung der Brücke auf Grundlage von (1)

- 2.1 Erarbeitung mehrerer möglicher und genehmigungsfähiger Tragwerkslösungen für beide Brücken
dabei: Erarbeitung der Höhenabwicklung der Straße
- 2.2 Vorstellung der Tragwerksvarianten bei der Gemeinde
- 2.3 Einarbeitung der Vorschläge und Wünsche der Gemeinde
- 2.4 Festlegung der weiter zu verfolgenden Tragwerkslösung

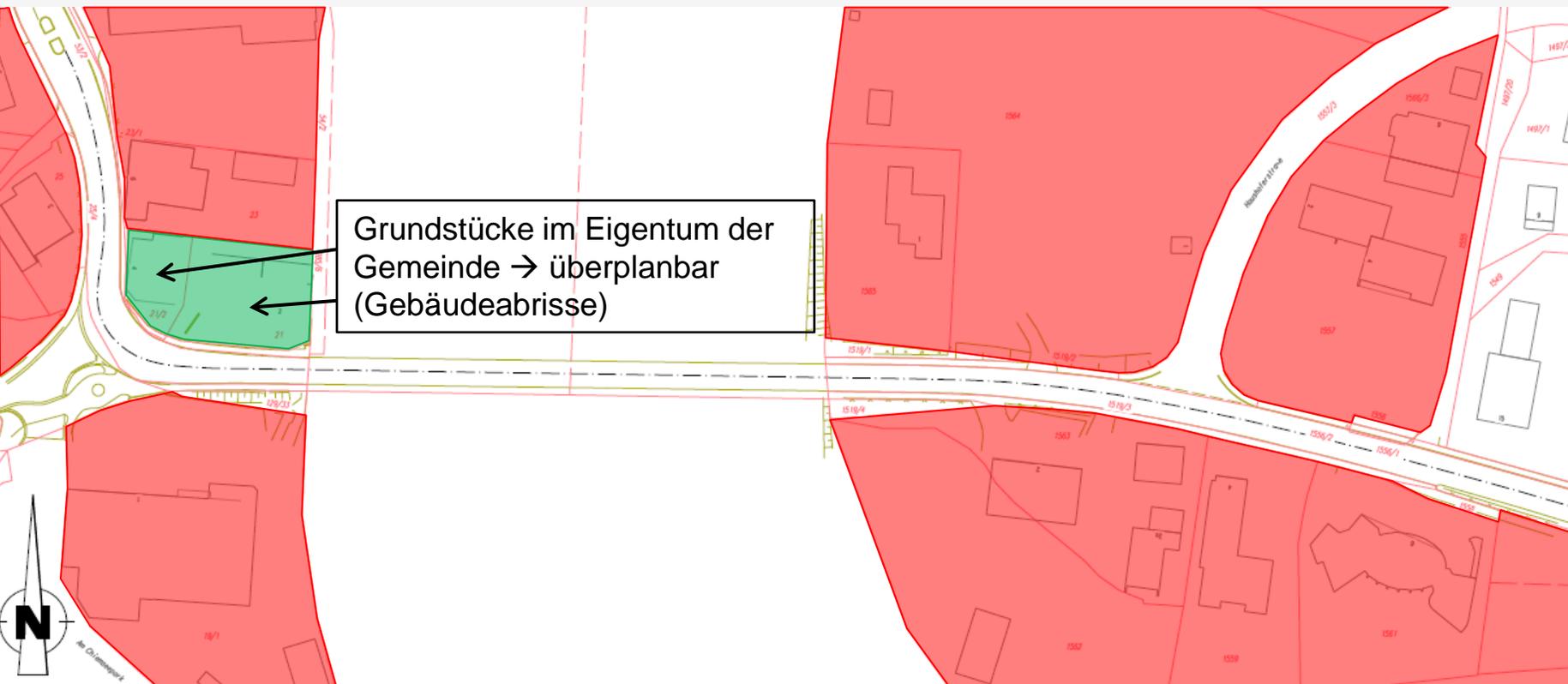


Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- **Planungsumgriff**
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



Eigentumsverhältnisse

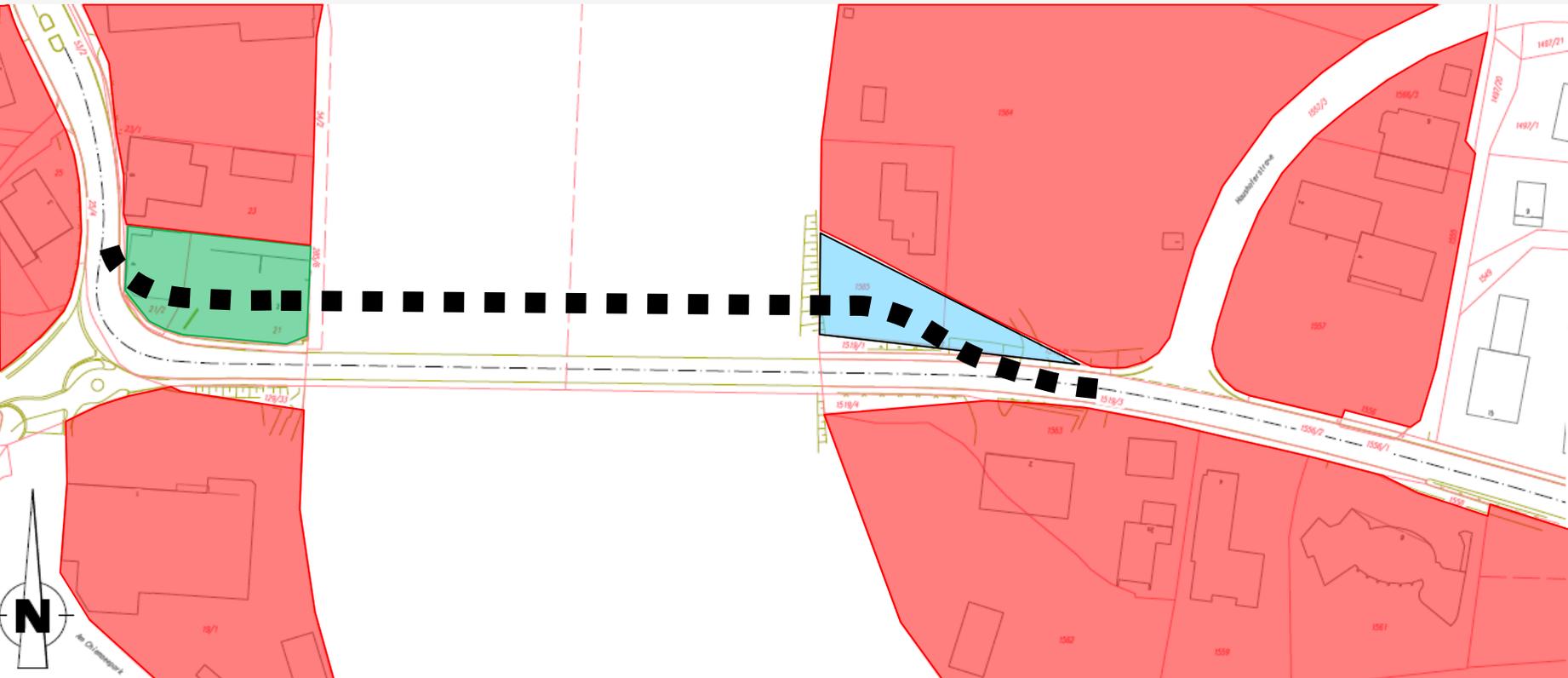


Grundstücke im Eigentum der Gemeinde -> überplanbar (Gebäudeabrisse)

-  Privatgrund; zum Teil bebaut
-  öffentlicher Grund; bebaut

Rest: öffentlicher Straßengrund bzw. Alz

grundsätzlich erforderlicher Eingriff (schematisch)



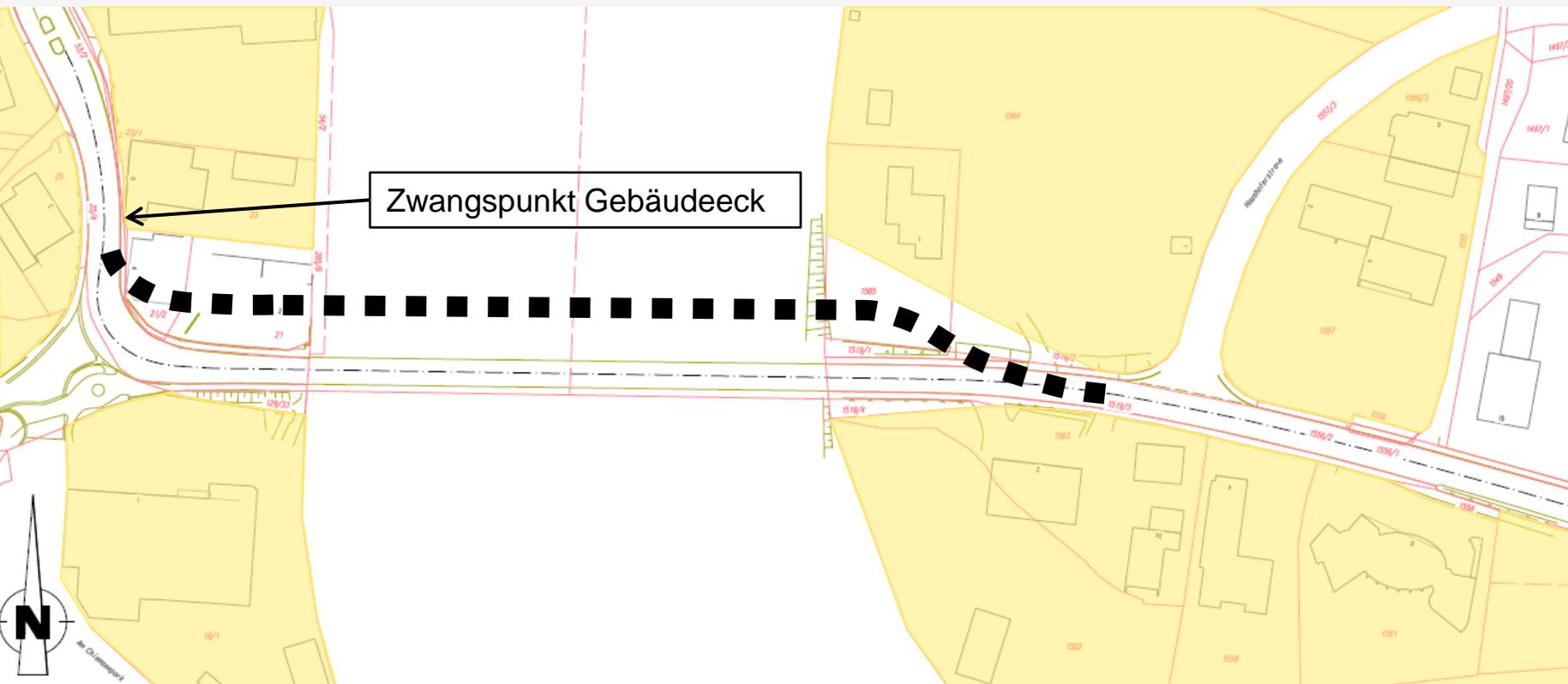
Aufrechterhaltung des Staatsstraßenverkehrs während der Bauzeit erforderlich. Folgende Möglichkeiten:

- auf Provisorium (Behelfsbrücke)
- auf Bestandsbrücke bei Brückenneubau unmittelbar nördlich davon

 in jedem Fall zu beanspruchender Privatgrund (vorübergehend bzw. dauerhaft)

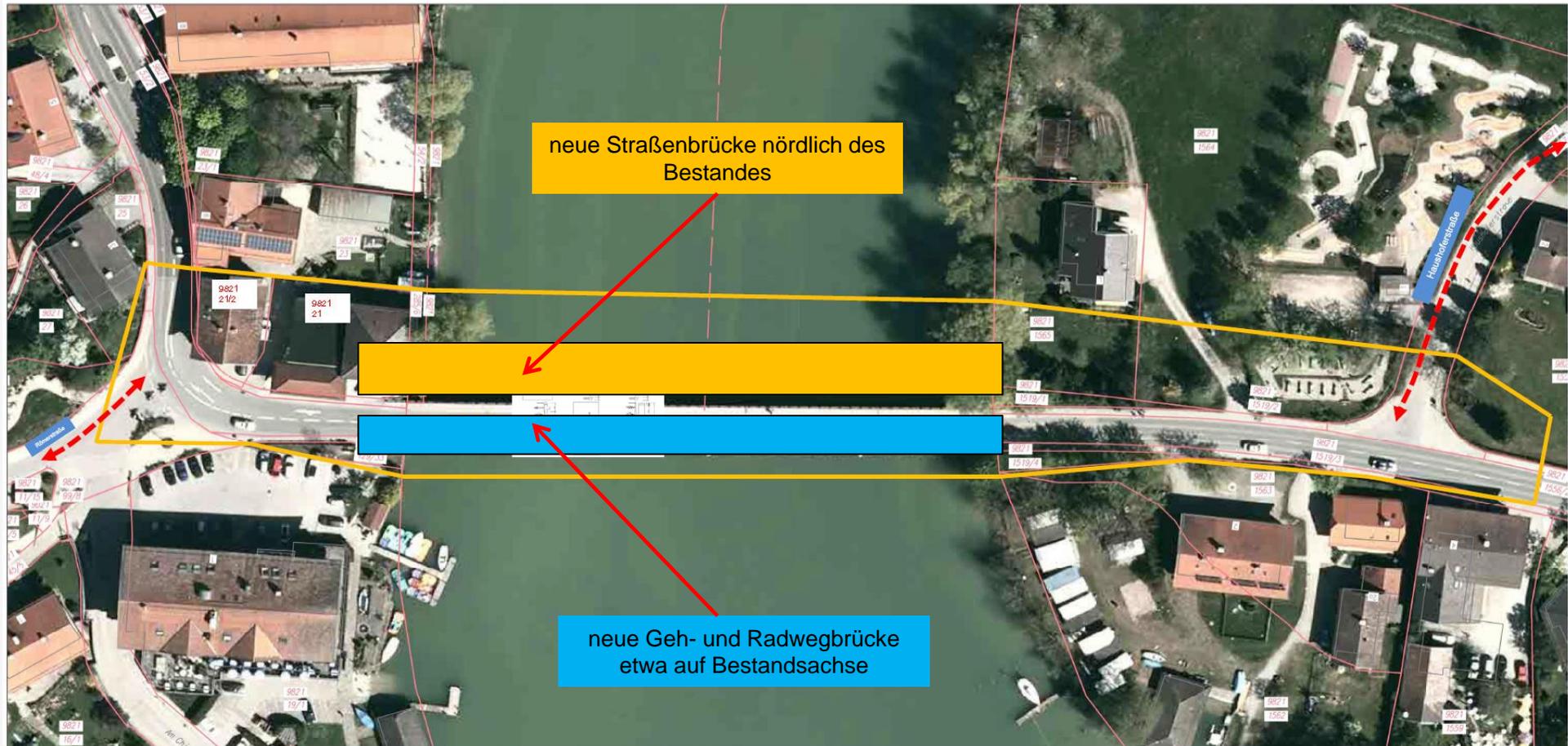


Zwangspunkte der Planung



 kann und sollte geschont werden

Planungsvorgaben – Lage der Brücken:



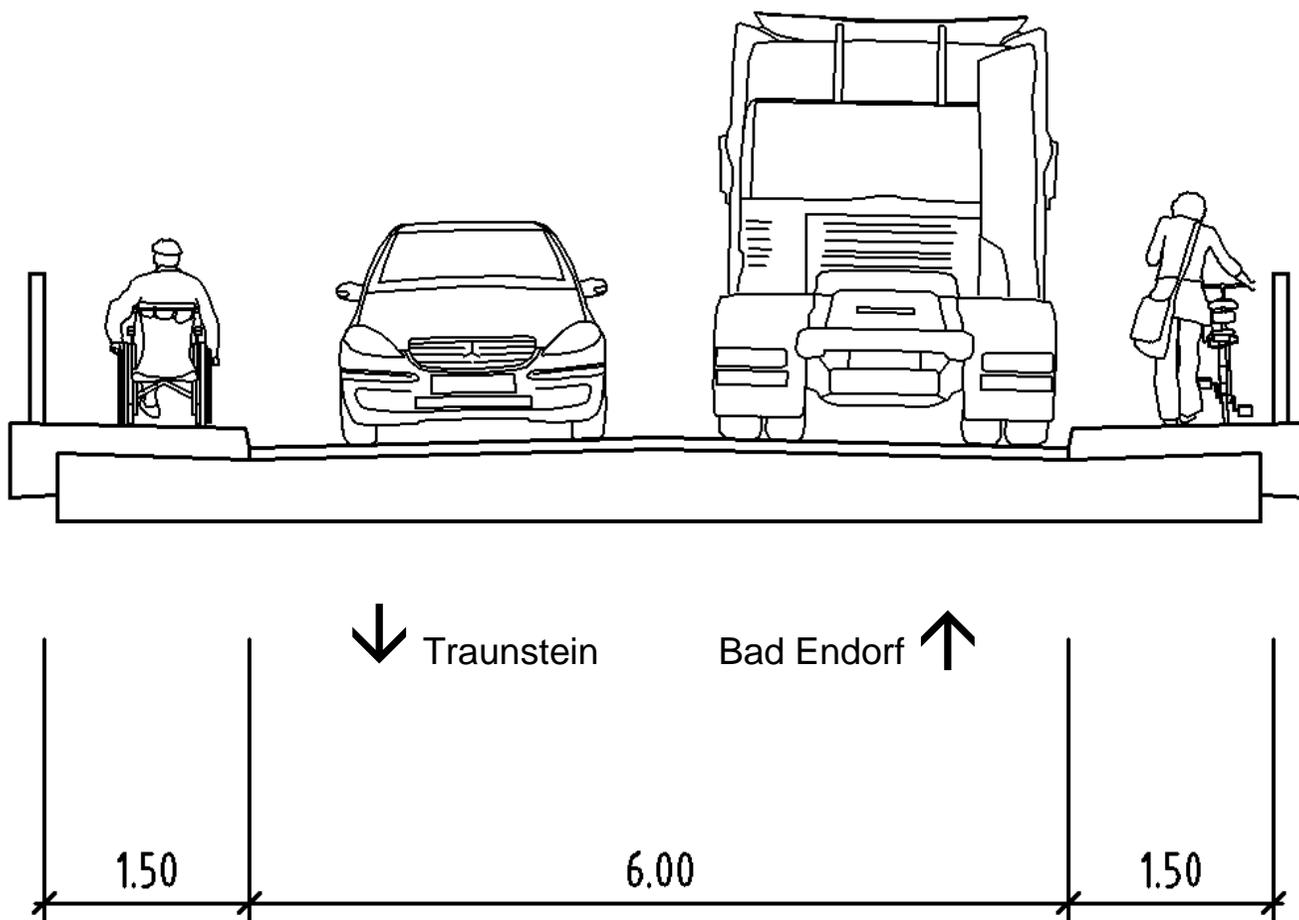
- | | | | |
|---|---------------------------------|---|-------------------|
|  | ausgeschaltete Radfahrerführung |  | Achse St 2095 neu |
|  | Planungskorridor (qualitativ) |  | Achse GRW neu |
| | |  | Achse St 2095 alt |



Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- **Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt**
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt

Bestandsquerschnitt



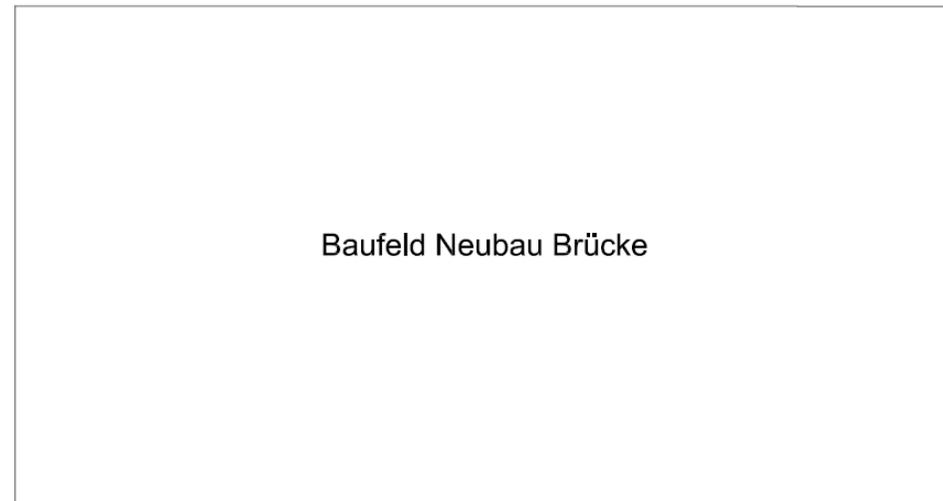
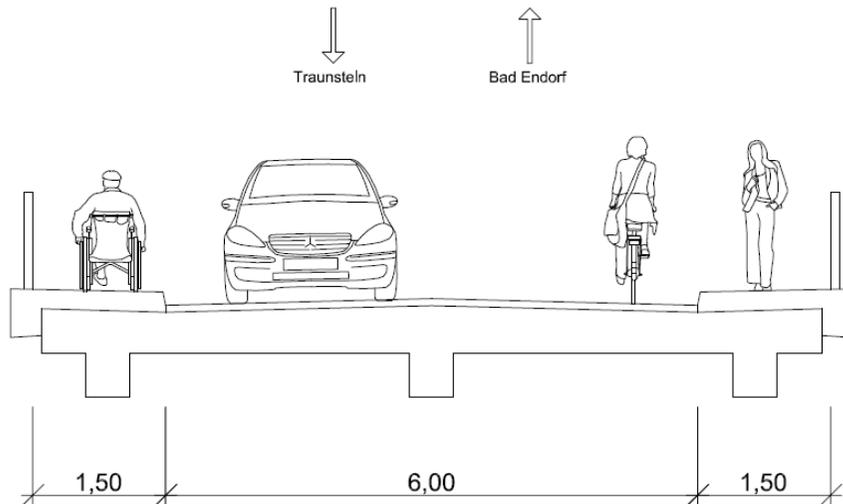
Phasen des Neubaus

Phase 1:

Neubau neue Straßenbrücke direkt nördlich der bestehenden Brücke

Verkehrsführung auf Bestand:

Sowohl motorisierter Verkehr als auch Fußgänger und Radfahrer nutzen unverändert das Bestandsbauwerk.





Phasen des Neubaus

Phase 2:

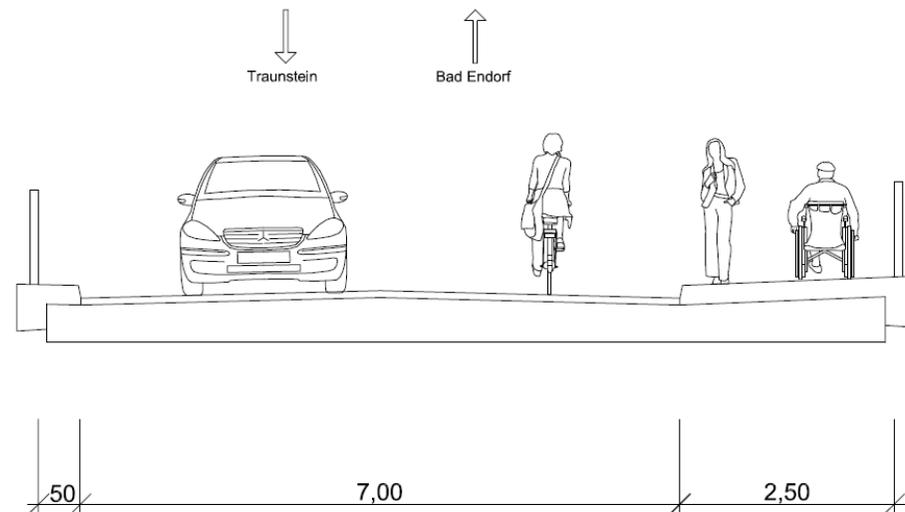
Abbruch Bestandsbrücke und Neubau Geh- und Radwegbrücke

Verkehrsführung:

Motorisierter Verkehr und Radfahrer teilen sich die Fahrbahn auf der neuen Straßenbrücke (wie im Ist-Zustand auch), und die Fußgänger nutzen die Kappe auf der Nordseite der Brücke.

Blickrichtung Westen

Baufeld Abbruch Bestandsbrücke
und Neubau Geh- und Radwegbrücke

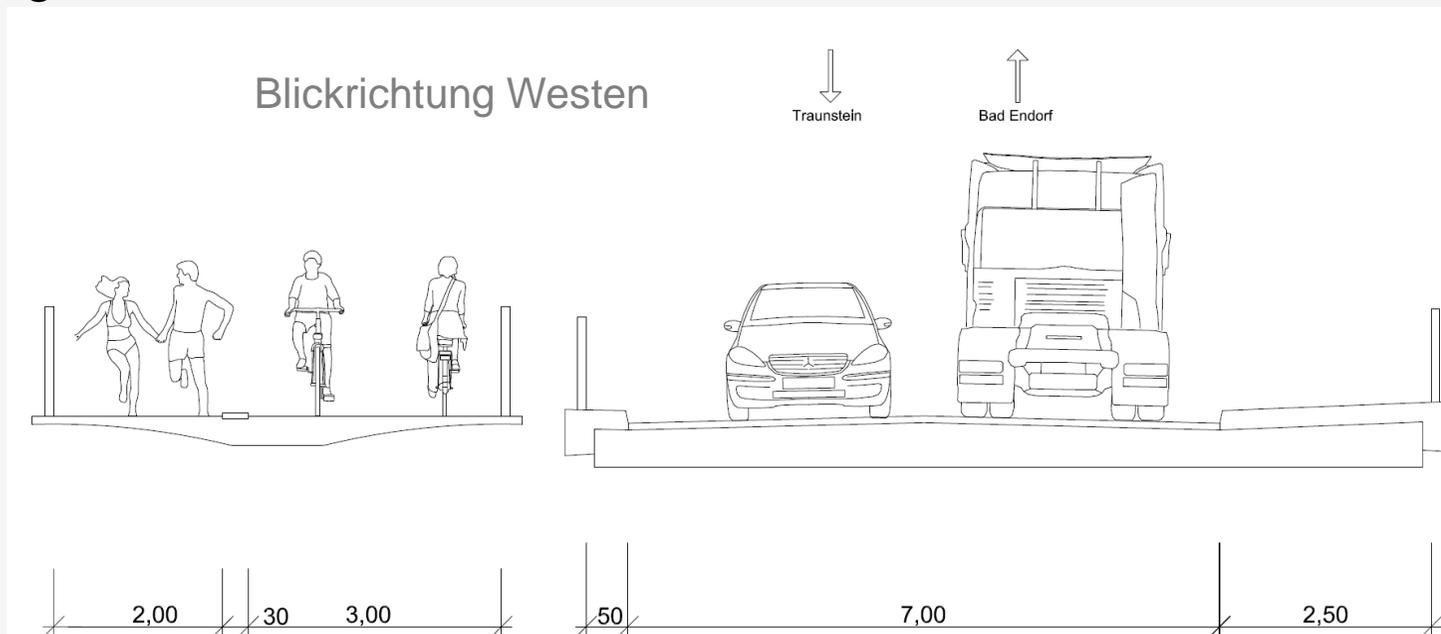


Phasen des Neubaus

Phase 3 (Endzustand):

Verkehrsführung:

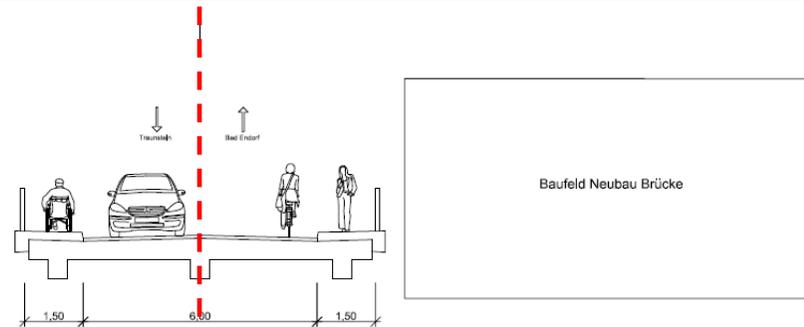
Motorisierter und nicht motorisierter Verkehr haben vollständig baulich getrennte Überbauten zur Verfügung. Auch die Fußgänger und Radfahrer nutzen jeweils getrennte Verkehrsflächen.





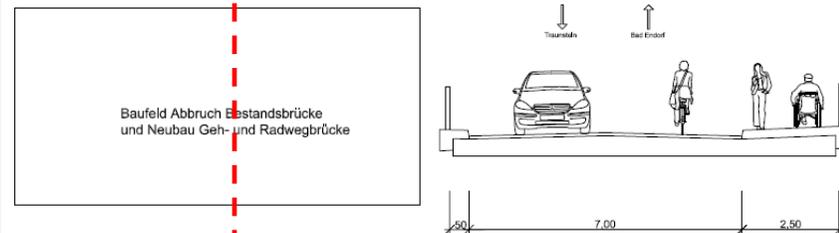
Phasen des Neubaus Übersicht

Phase 1

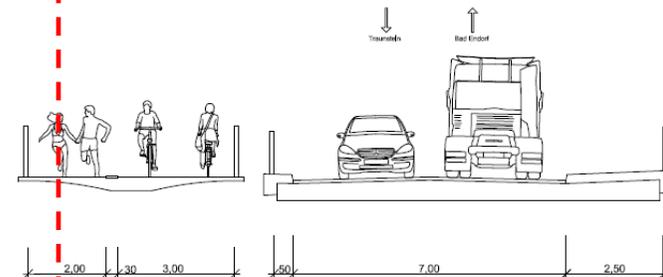


Achse Bestandsbauwerk

Phase 2

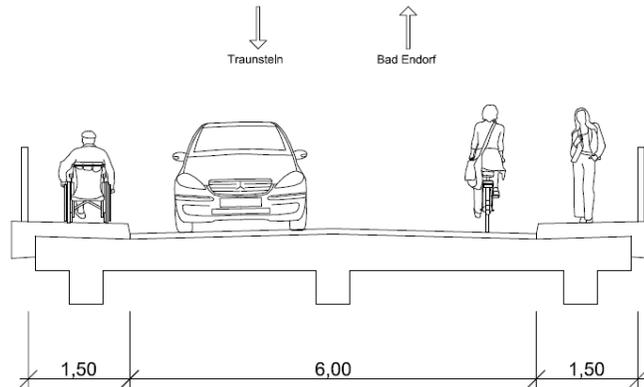


Phase 3





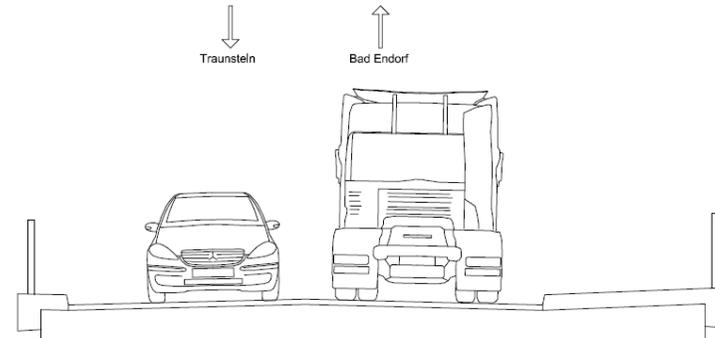
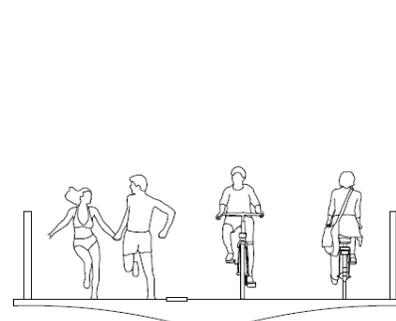
Vergleich alt - neu



Blickrichtung Westen

3,70

11,00

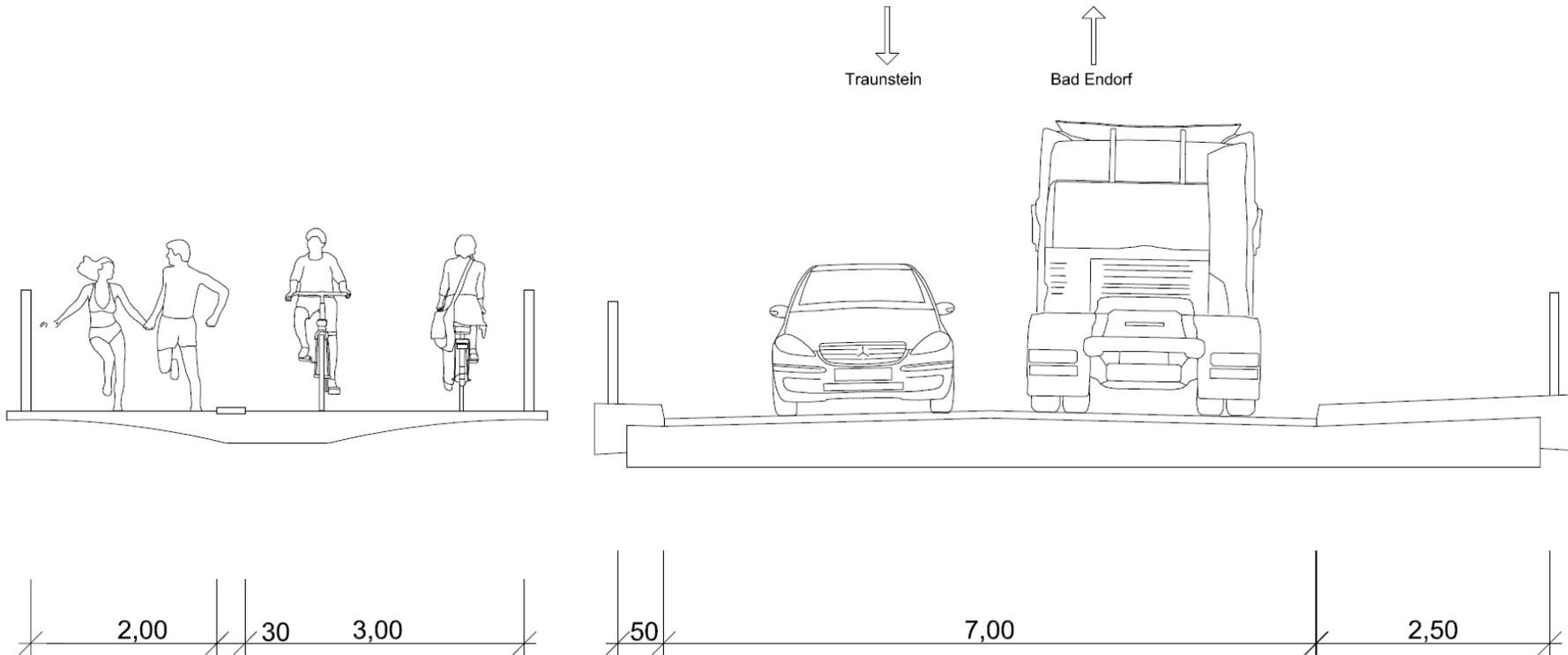


2,00 | 0,30 | 3,00

0,50 | 7,00 | 2,50



Planungsvorgaben – neue Querschnitte:





Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- **Vorstellung der Planungsvarianten**
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



Bestandsplan – IST-Zustand:





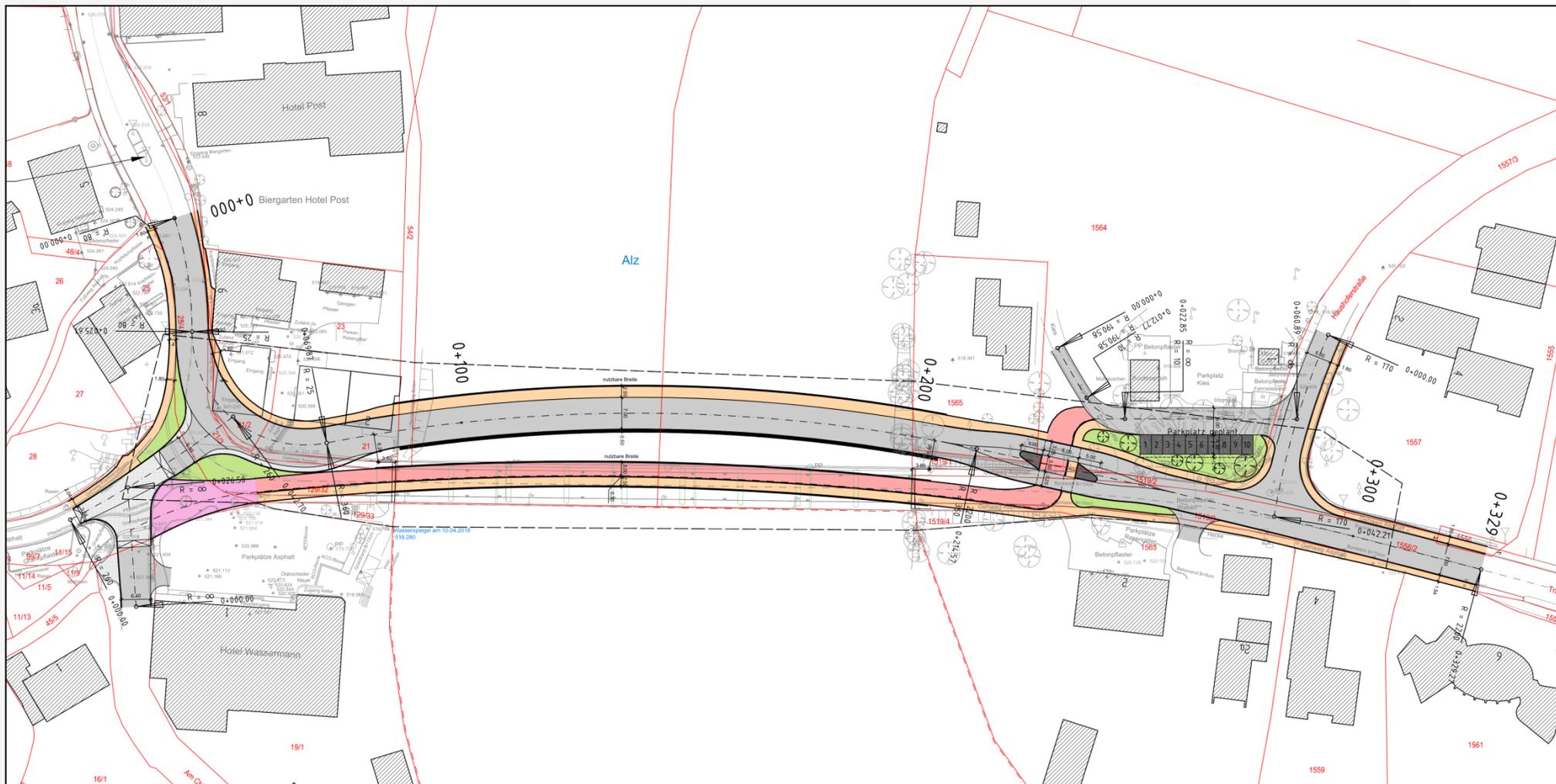
Vorüberlegung:

Blickfeld St.-Thomas-Kirche (von Ost nach West)

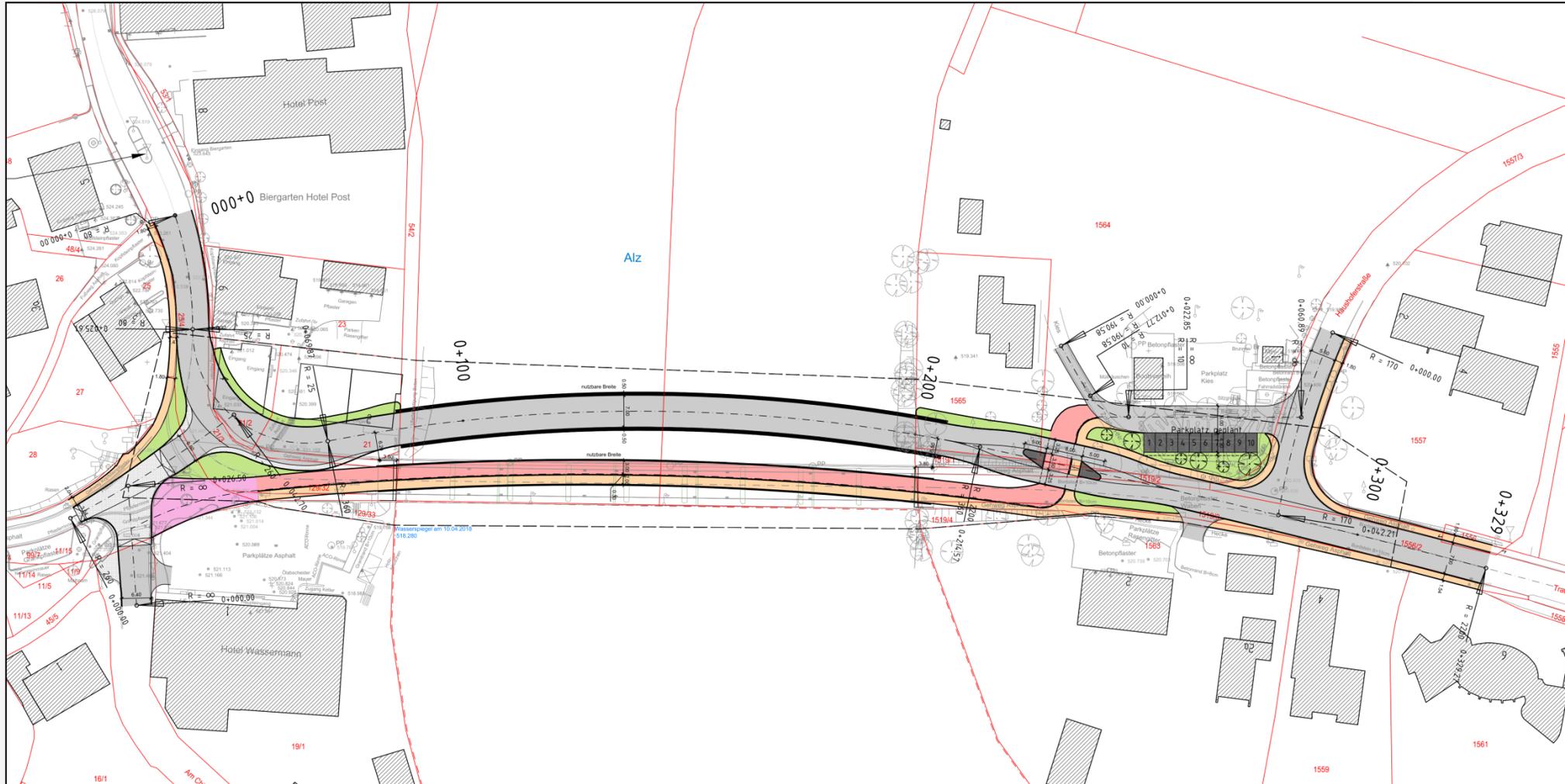




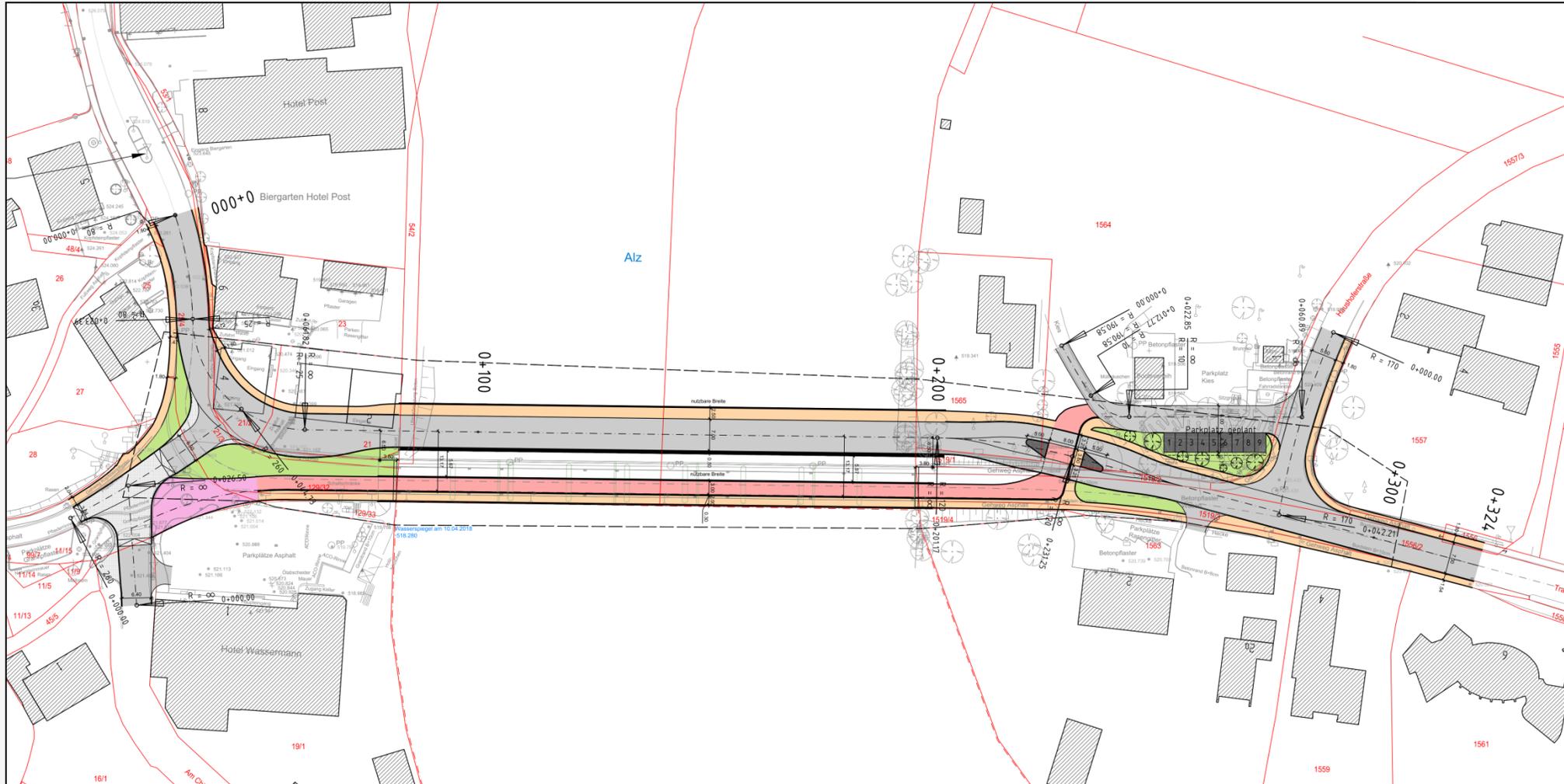
Variante 1:



Variante 1a:

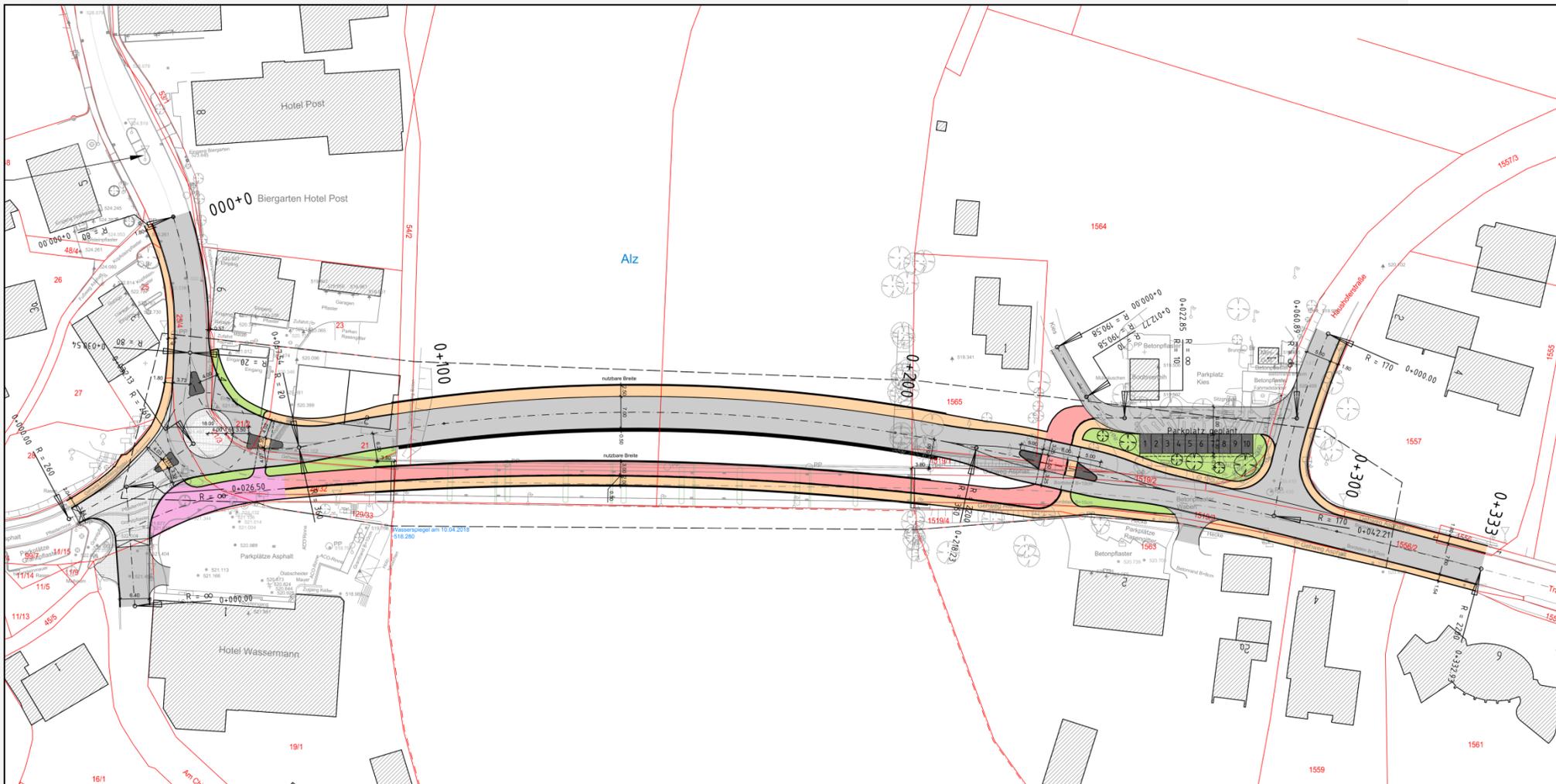


Variante 2:

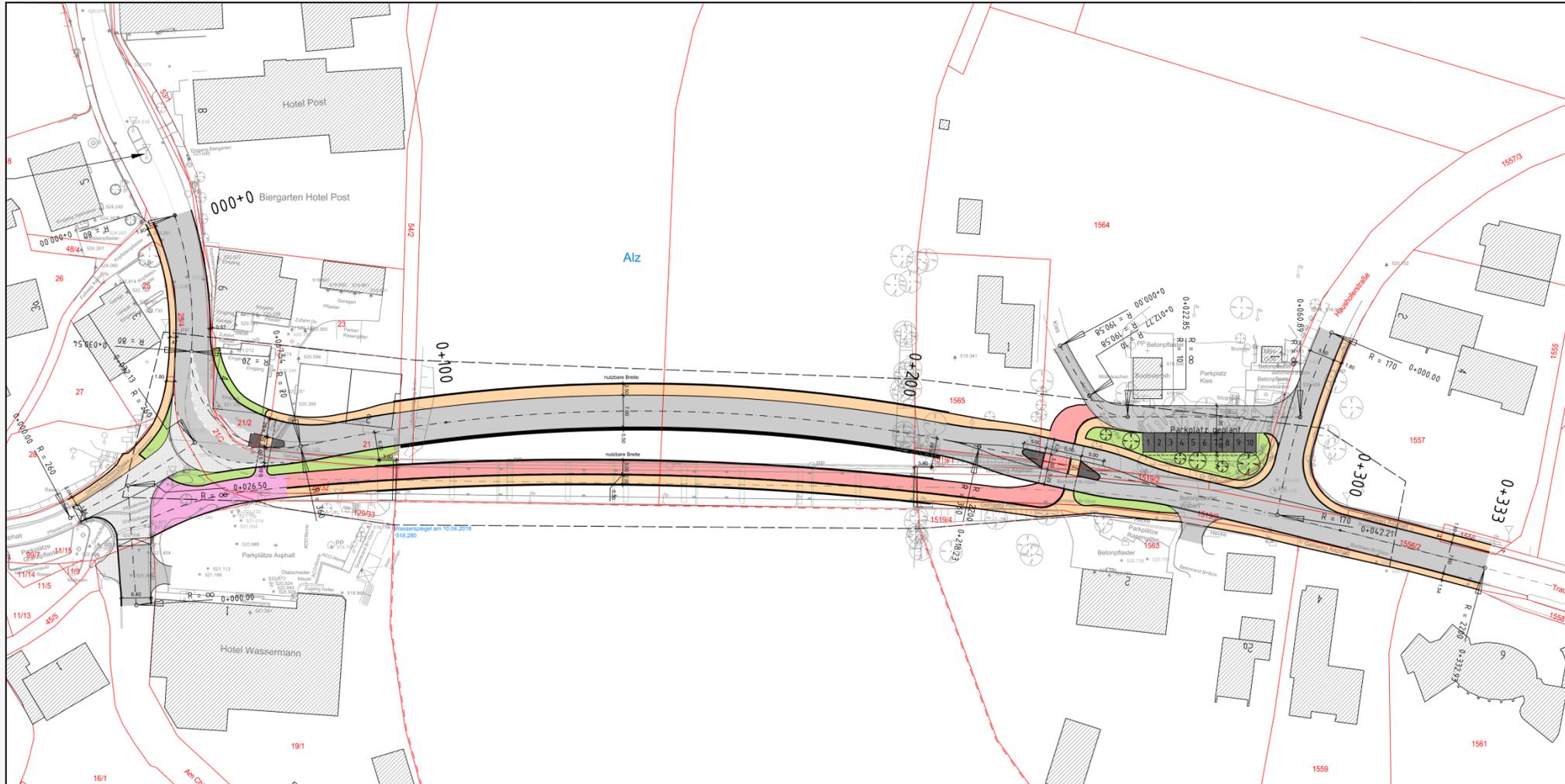




Variante 3:



Variante 4:





Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- **Variantenvergleich mit Empfehlung**
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- nächster Schritt



Variantenvergleich:

Geschwungene oder gerade Brückenführung

Kriterium	geschwungene Brückenführung	gerade Brückenführung
Linienführung Ost - West (best. St 2095 und Römerstraße) und Einpassung in die bestehende Achsführung	+ stetige Linienführung St2095	- knickartige Anbindung der St2095
Blickfeld auf Kirche	+ gute Blickbeziehung	-
Zu erwartende Fahrgeschwindigkeit auf der Brücke (subjektive Einschätzung)	+ geringere Geschw.	- unverändert
Grünfläche / Abstandsfläche zu Geh- und Radweg auf der Südwestseite der Brücke	- verbleibende Fläche ist kleiner	+ Abstand zur St2095 ist möglich
Sich ergebende Gestaltungsmöglichkeiten für die Geh- und Radwegbrücke	+ größere Flexibilität bei der Gestaltung	- eher eingeschränkt
Anzahl der Stellplätze am Minigolfplatz	+ größerer Gestaltungsraum	0 unverändert
Eingriff auf Südostseite der Brücke (Hs.-Nr. 2) → Winkelstützmauer	- Stützmauer erforderlich	0 unverändert

Variantenvergleich:

Knotenpunkt Ost:

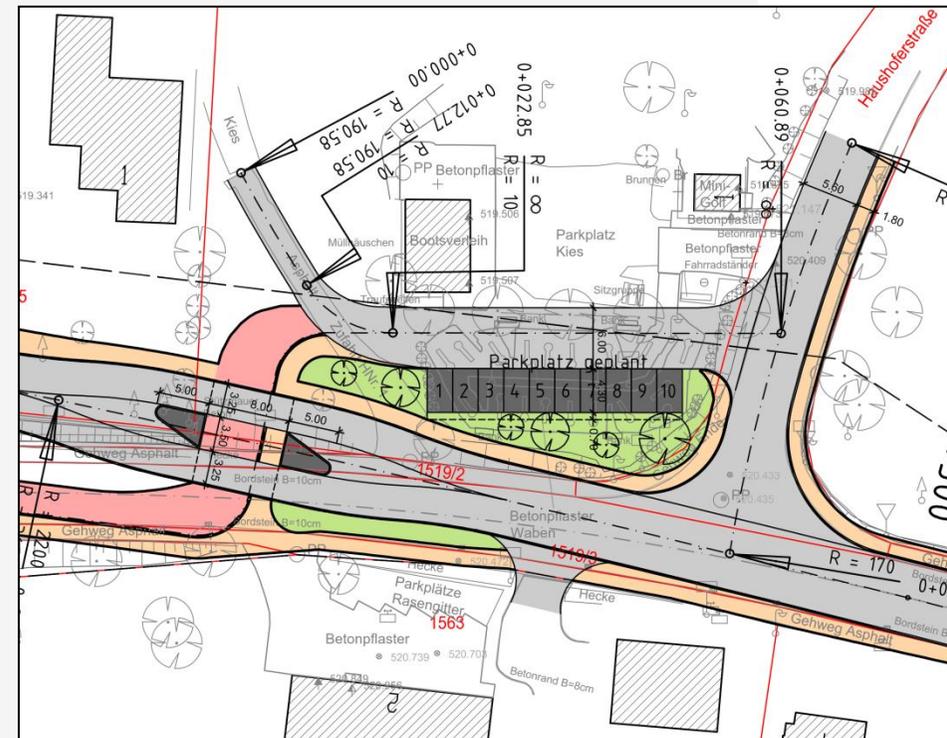
- Die beiden Knotenpunkte auf der Ostseite der Alzquerung sind unabhängig von der gewählten Brückenführung.

Querungsstelle Geh-/ Radweg:

- Beidseits Schaffung von ausreichend Aufstellraum für wartende Fußgänger und Radfahrer.
- Großzügig bemessene Querungsfurten, auch für Räder mit Anhänger.
- Belagsmäßig unterschiedene Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer, um Konflikte zu vermeiden.
- Verlegung der Hauszufahrt Nr. 1 und Neuordnung der Parkplatzsituation.
- Entfall der zweiten Hofzufahrt von Haus Nr. 2.
- Entschärfung von unübersichtlichen Verkehrssituationen durch die Anhäufung von Einmündungen im Bestand.
- Gehweg auf der Nordseite der St2095 kann zu Gunsten einer Vergrößerung der Grünfläche entfallen.

Einmündung Haushoferstraße:

- Die Haushoferstraße wird wie im Bestand an die St2095 angebunden.





Variantenvergleich:

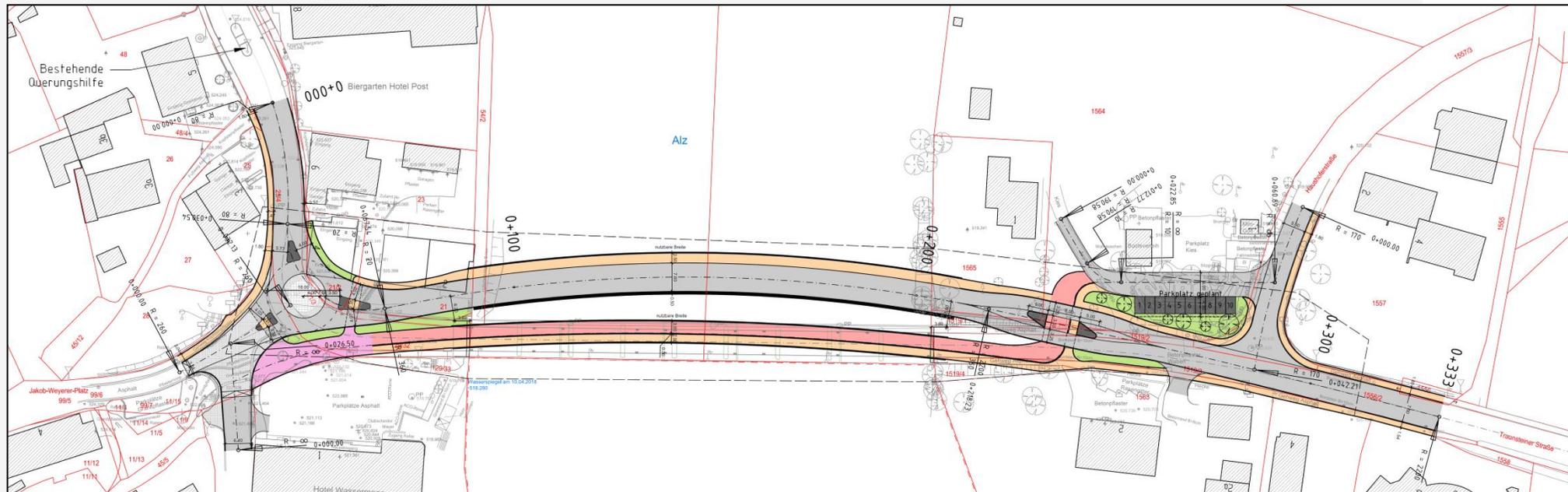
Knotenpunkt West:

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Erforderliche Pflasterflächen zur Reduzierung des erforderlichen Straßenquerschnitts der St2095 → Ausführung / Unterhalt / Lärm	+ geringer Pflasteranteil	+	0 mäßiger Pflasteranteil	- hoher Pflasteranteil
Notweg an der Engstelle am Hauseck, Haus Nr. 6	0 nur bedingt möglich (92cm)	0 nur bedingt möglich (72cm)	- kein Weg möglich	- kein Weg möglich
Querungshilfe für Fußgänger im Knotenpunkt	- keine	- keine	++	+
Geschwindigkeitsdämpfung bedingt durch die Knotenpunktsart	- keine	- keine	+ Dämpfung durch Kreisplaster	+
Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt	0 keine Veränderung	0 keine Veränderung	++ Sehr gut auch für Abbiegestrome	+
Erkennbarkeit und Begreifbarkeit für Linksabbieger in Römerstraße	+ gut	+	++	- schlecht
Beleuchtung des Knotenpunkts	+ gut möglich	+	+	+

Variantenvergleich:

Empfohlene Vorzugsvariante durch Planer und StBA Traunstein

Geschwungene Brückenführung mit Kreisverkehr im Knotenpunkt West
(→ Variante 3)



Grundsätzlich sind aber alle Varianten für uns vorstellbar.

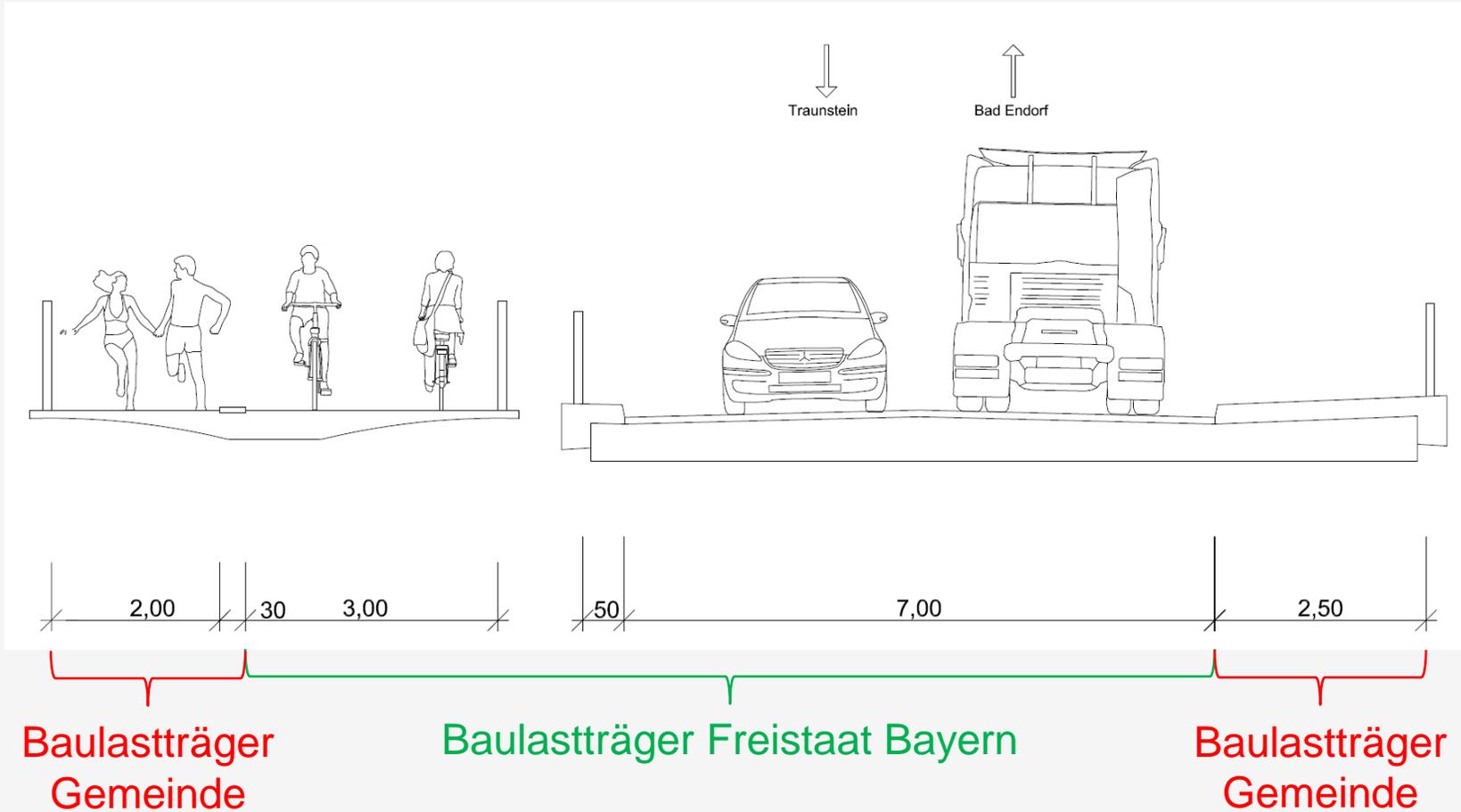


Gliederung

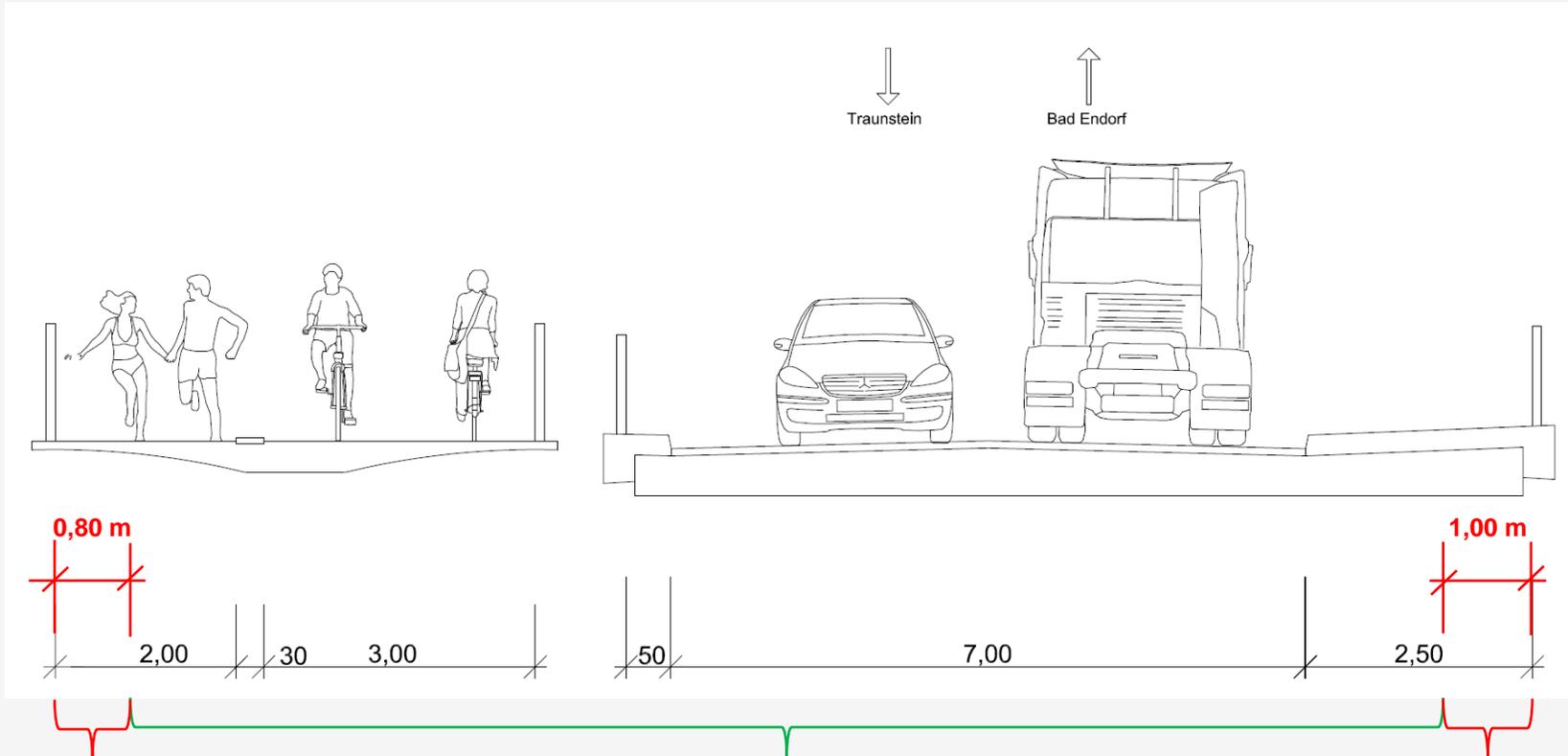
- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- **Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast**
- nächster Schritt



Baulast



Kostenteilung gemäß ODR



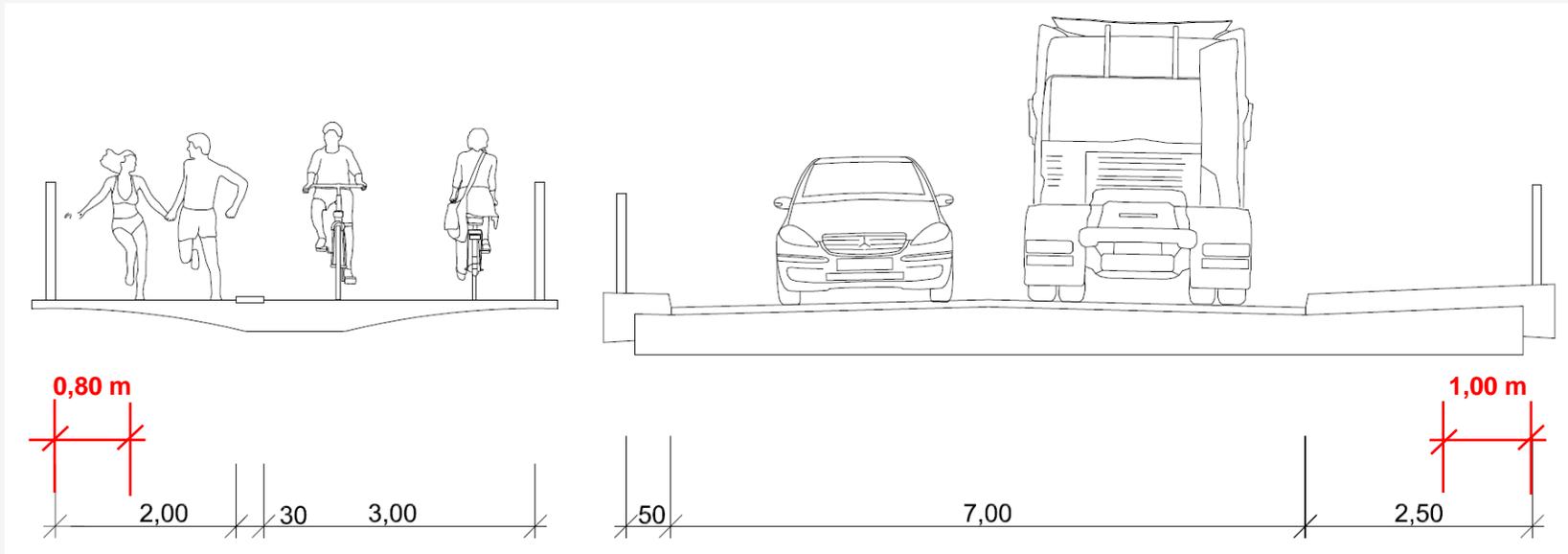
**Kostenträger
Gemeinde**

**Kostenträger Freistaat Bayern: 13,50 m
= Fahrbahn + Radweg + 1,50 m pro Gehweg**

**Kostenträger
Gemeinde**

(7,00 m Fahrbahn geht 4-fach in die Kostenberechnung ein)

Kostenanteil der Gemeinde gemäß ODR



$$\text{Kostenanteil Gemeinde} = \frac{0,80 \text{ m} + 1,00 \text{ m}}{2,00 \text{ m} + 0,30 \text{ m} + 3,00 \text{ m} + 0,50 \text{ m} + 4 * 7,00 \text{ m} + 2,50 \text{ m}}$$

Kostenanteil Gemeinde = 4,96 % der gesamten Baukosten der Gesamtmaßnahme

ggf. förderfähig nach GVFG bzw. FAG



Kostenanteil bei anderen Varianten

- ohne Gehwegkappe auf Nordseite

$$\text{Kostenanteil Gemeinde} = \frac{0,80 \text{ m}}{2,00 \text{ m} + 0,30 \text{ m} + 3,00 \text{ m} + 0,50 \text{ m} + 4 * 7,00 \text{ m} + 0,50 \text{ m}}$$

Kostenanteil Gemeinde = **2,33 %** der gesamten Baukosten der Gesamtmaßnahme, wobei sich die Baukosten ggü. der Lösung mit breiter Nordkappe etwas reduzieren würden.

- mit noch breiterer G+R-Brücke (Annahme: Breite = 7,00 m)

$$\begin{aligned} \text{Kostenanteil Gemeinde} \\ = \frac{1,70 \text{ m} + 0,80 \text{ m} + 1,00 \text{ m}}{1,70 \text{ m} + 2,00 \text{ m} + 0,30 \text{ m} + 3,00 \text{ m} + 0,50 \text{ m} + 4 * 7,00 \text{ m} + 2,50 \text{ m}} \end{aligned}$$

Kostenanteil Gemeinde = **9,21 %** der gesamten Baukosten der Gesamtmaßnahme, wobei sich die Baukosten ggü. der Lösung mit 5,30 m breite G+R-Brücke deutlich erhöhen würden.



bauliche Unterhaltung

bauliche Unterhaltung der Brückengehwege durch Freistaat Bayern und dafür Kostenerstattung durch Gemeinde (nur für Mehrbreite)



Gliederung

- Allgemeines
- Ablauf einer Straßenplanung – Planungsschritte
- Planungsvorgaben nach Abstimmung mit ROB und StMB
- Planungsumgriff
- Erläuterung Bauphasen in Bezug auf Bestandsquerschnitt
- Vorstellung der Planungsvarianten
- Variantenvergleich mit Empfehlung
- Baulast, Kostenteilung, Unterhaltungslast
- **nächster Schritt**



nächster Schritt

Wir bitten die Gemeinde Seeon-Seebruck um Stellungnahme zu den vorgestellten Varianten aus städteplanerischer Sicht. Insbesondere in Bezug auf die Lage bzw. Trassenführung der Geh- und Radwegbrücke und die Freiflächen sind hier noch gestalterische Spielräume offen.

Eine Rückäußerung erbitten wir bis Ende September.



nächster Schritt

Konkrete Fragen an die Gemeinde:

- Wird eine geschwungene oder gerade Brückenführung bevorzugt?
- Welche Knotenpunktform auf der Westseite wird favorisiert?
- Ist eine Gehweg-Verbindung auf der Nordseite der Brücke gewünscht? (→ höherer Kostenanteil für Gemeinde!)