

BEWO Oberpfaffenhofen GmbH

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen
Tangentialverbindung
Friedrichshafener Straße - Osterschließung

Genehmigung
Erläuterungsbericht

15. November 2019



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | Darstellung des Vorhabens | 1 |
| 1.1 | Planerische Beschreibung | 1 |
| 1.2 | Straßenbauliche Beschreibung | 1 |
| 2. | Begründung des Vorhabens | 1 |
| 3. | Technische Gestaltung der Baumaßnahme | 2 |
| 3.1 | Ausbaustandard | 2 |
| 3.2 | Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung | 2 |
| 3.3 | Linienführung | 2 |
| 3.4 | Querschnittsgestaltung | 2 |
| 3.5 | Straßenausstattung | 3 |
| 4. | Angaben zu den Umweltauswirkungen | 3 |
| 5. | Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen | 4 |
| 5.1 | Lärmschutzmaßnahmen | 4 |
| 5.2 | Landschaftspflegerische Maßnahmen | 4 |
| 6. | Kosten | 4 |
| 7. | Verfahren | 4 |
| 8. | Durchführung der Baumaßnahme..... | 4 |

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Grobentwurf beinhaltet den Bau der Erschließungsstraße in Form einer Tangentialverbindung von der Friedrichshafener Straße zur Osterschließung des Flughafens über das Gewerbegebiet Gilching zum neu geplanten Gewerbegebiet am Sonderflughafen in Oberpfaffenhofen.

Die Maßnahme befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinden Gilching und Gauting.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Neubau der Tangentialverbindung am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen erstreckt sich auf eine Länge von rund 0,6 km.

Die Fahrbahn wird gemäß analog der im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Osterschließungsstraße in einer Breite von 6,5 m hergestellt. Die Fahrstreifenbreiten betragen folglich je 3,25 m. Am Fahrbahnrand werden beidseitig 1,0 m breite Bankette hergestellt.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über die Bankette ins Gelände.

2. Begründung des Vorhabens

Für die weitere Entwicklung des Sonderflughafens und Campus Oberpfaffenhofen werden die Themen Verkehr und Wohnen immer größere Herausforderungen. Dies senkt die Attraktivität der Arbeitsplätze und gefährdet zunehmend die Neuansiedlung von Unternehmen aber auch das Wachstum und den Verbleib der vorhandenen Unternehmen.

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll zur zusätzlichen verkehrlichen Entlastung der Westseite eine Verbindung dieser an die bereits neu gebaute Anbindung im Osten erhalten. Die Anbindung erfolgt zwischen der Friedrichshafener Straße am Nordrand des Flughafens und der Osterschließung und stellt somit dem Pkw-Verkehr im Nordteil zwei Strecken-Optionen zur Verfügung. Außerdem soll die bestehende öffentliche Busverbindung über die neue Straße, um nicht mehr durch das Flughafengelände geführt werden. Weiterer Schwerlastverkehr ist nicht vorgesehen.

Die geplante Erschließungsstraße liegt im Umgriff des Planfeststellungsbeschlusses für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen vom 13.04.2004, ist in diesem jedoch noch nicht vorgesehen.

Die für die Herstellung der Straße benötigten Flächen stellen derzeit den äußeren Rand des inneren Teils der Randzone des Flughafens dar und werden nicht landwirtschaftlich genutzt. Die geplante Straße verläuft vollständig auf den Grundstücken des Flughafens, wird aber durch Zaunverlegung ausgezäunt und komplett landside gestellt.

3. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

3.1 Ausbaustandard

Die Tangentialverbindung am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist eine Verbindungsstraße, entspricht der Entwurfsklasse EKL IV und ist der Funktionsstufe ES IV zuzuordnen. Die Straße wird in der Belastungsklasse 1,0 hergestellt.

3.2 Bisherige / zukünftige Straßennetzgestaltung

Bisher erfolgt die komplette Erschließung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen über die westliche Zufahrt. Um eine Entlastung dieser und eine direkte Zufahrt zu der neu errichteten Erschließungsstraße im Osten zu erhalten, soll die Tangentialverbindung gebaut werden und eine direkte Verbindung der Friedrichshafener Straße an das Gewerbegebiet Gilching herstellen.

3.3 Linienführung

Die Verbindungsstrecke verläuft entlang der bestehenden Zaunstraße. Der minimale Radius auf freier Strecke beträgt 30,0 m.

Die Straße verläuft in dem flachen Gelände annähernd geländegleich. In den Anschlussbereichen an die Wendeanlage in der Friedrichshafener Straße und an die Osterschließungsstraße wird die geplante Straße an die vorhandenen Längs- und Querneigungen angepasst.

Die Verbindungsstraße hat eine Querneigung von 2,5 %.

3.4 Querschnittsgestaltung

Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Fahrbahnbreite beträgt auf Grundlage der Entwurfsklasse EKL IV und in Anlehnung an die anschließende Osterschließungsstraße 6,5 m. Parallel zu der Fahrbahn liegen beidseitig ausgeführte 1,0 m breite Bankette. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über die Bankette ins Gelände.

Der Querschnitt ist wie folgt aufgeteilt:

| | |
|--------------|------------|
| Bankett | 1,0 m |
| Fahrstreifen | 2 x 3,25 m |
| Bankett | 1,0m |

Fahrbahnbefestigung

Die bemessungsrelevante Beanspruchung B aus abgeschätzten DTV(SV)-Werten für die künftige Nutzung als Gewerbestraße gemäß RSTO 01, Methode 1.2 ergibt sich zu:

$$B = N * DTV_{(SV \text{ abgeschätzt})} * f_A * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$B = 30 * 90 * 4,5 * 0,33 * 0,5 * 1,1 * 1,02 * 1,159 * 365 = 1.903.090,210 = 0,95 \text{ Mio.}$$

Aus der ermittelten B-Zahl von 0,95 bei einem abgeschätzten maximalen zukünftigen DTV_(SV) von 90 Fz/24h, der sich hauptsächlich durch den Busverkehr ergibt und der Berücksichtigung der Steigungen ergibt sich für die Straße nach RSTO 2012 die Belastungsklasse Bk1,0.

Aus der ermittelten Belastungsklasse 1,0 ergibt sich bei F2-Böden eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 50 cm gemäß RStO 2012 nach Tabelle 6.

Mehr- oder Minderdicken ergeben sich nach RStO 2012, nach Tabelle 7 folgendermaßen:

Frosteinwirkzone III +15 cm

Mehr- oder Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse ergeben sich keine.

Somit ergibt sich eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 65 cm.

Befestigung Fahrbahn nach RStO 2012 Bauklasse Bk1,0:

4 cm Asphaltbetondeckschicht AC 8 D N, 50/70

14 cm Asphalttragschicht AC 32 TN, 70/100

47 cm Frostschuttschicht 0/32

∑ 65 cm Gesamtaufbau

3.5 Straßenausstattung

Die genaue Anordnung der Verkehrszeichen für die Vorfahrtsregelung und der Wegweiser sowie die Markierung werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

4. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die Überprüfung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses ergibt, dass das Kontingent an Ausgleichsflächen im Flughafenbereich gemäß heutigem Stand der Entwicklung bzw. Umsetzung der planfestgestellten Baufelder noch deutlich ausreichende Flächenreserven enthält. Sämtliche Untersuchungen zu Umweltauswirkungen im Allgemeinen sind im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses untersucht worden. Die Festlegungen hierzu sind diesem zu entnehmen. Alle Anforderungen hierzu werden in der Planung und Umsetzung berücksichtigt.

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Maßnahmen zur Lärminderung sind wegen der benachbarten Autobahn und deren Lärmschutzeinrichtungen zur Bebauung hin nicht vorgesehen.

5.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Es sind keine landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen.

6. Kosten

Kostenträger

Kostenträger der Erschließungsmaßnahme ist die die BEWO Oberpfaffenhofen GmbH.

Beteiligung Dritter

Eine Beteiligung Dritter ist nicht vorgesehen.

7. Verfahren

Für die Baumaßnahme ist eine unwesentliche Änderung des Planfeststellungsbeschluss vorgesehen.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme soll ab Herbst 2019 oder im Frühjahr 2020 umgesetzt werden.
Die Baustellenzufahrt erfolgt über die östliche und die westliche Anbindung des Flughafens.

München, den 15.11.2019

REGIERUNGSBAUMEISTER
SCHLEGEL GMBH & CO. KG

i.A. Frank Schlesier