

# ERLÄUTERUNG

## INHALTSVERZEICHNIS

Erläuterung .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	1
1. Vorhabensträger.....	2
2. Zweck des Vorhabens .....	2
3. Bestehende Verhältnisse.....	5
3.1 Allgemeines.....	5
3.2 Baugrundverhältnisse.....	5
3.3 Bestehender Straßenbau.....	5
3.4 Bestehende Wasserversorgung.....	6
3.5 Bestehende Abwasseranlage .....	6
3.6 Grundwasserverhältnisse .....	6
3.7 Belasteter Boden.....	7
4. Art und Umfang des Vorhabens.....	7
4.1 Abwasseranlage.....	7
4.2 Trinkwasseranlage .....	8
4.3 Straßenbau .....	8
4.3.1 Linienführung im Aufriss.....	8
4.3.2 Querschnitt.....	9
4.3.3 Linienführung im Grundriss .....	11
4.3.4 Entwässerung .....	12
5. Auswirkungen des Vorhabens.....	13
6. Rechtsverhältnisse .....	13
7. Kostenzusammenstellung.....	13
8. Durchführung des Vorhabens.....	14

## 1. Vorhabensträger

Vorhabensträger der geplanten Maßnahme ist die Marktgemeinde Peiting im Landkreis Weilheim-Schongau.

## 2. Zweck des Vorhabens

Ausgangspunkt dieser Maßnahme ist ein Städtebauliches Konzept aus dem Jahre 2013.



Im wesentlichen beinhaltet dies die Gestaltung des Straßenraumes und die Aufwertung der Gehwege. Durch Neupflanzungen von Bäumen, Pflasterung von Gehwegen und Einbau von breiten Pflasterzeilen erhält der Straßenraum eine neue Struktur. Diese Ausführung wurde bei einem gemeinsamen Termin in der Regierung von Oberbayern akzeptiert und vom Staatlichen Bauamt Weilheim in einer kurzen Stellungnahme bestätigt.



Einer der Hauptpunkte ist der Kreuzungsumbau Bahnhof,- Kapellen,- Bergwerkstraße zu einem Kreisverkehr mit Platzgestaltung des Vorplatzes der Bäckerei und gleichzeitiger Anbindung des Parkplatzes der Raiffeisenbank.



Hier wird eine große Pflasterfläche am Ast Kapellenstraße vor der Bäckerei entstehen. Diese sieht Aussengastronomie und eine geordnete Parkplatzstruktur mit Anbindung des Raiffeisenparkplatzes vor. Die Geschwindigkeitsreduzierung des PKW – Verkehr's und sichere Verbindung der Fußgänger und Schüler von der Bergwerkstraße zur Kapellenstraße ist somit ebenfalls gegeben. Die Fußgängerübergänge des Kreisverkehrs mit Anbindung an die Gehwege wird barrierefrei ausgeführt. Hierzu gibt es eine Empfehlung des Behindertenbeauftragtem des Landratsamtes Weilheim.



Ein weiterer Hauptpunkt ist die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Behindertengerechtem Zugang zum Bahnhofsgebäude. Hierzu liegt ein aktueller Bebauungsplan vor.



Nördlich der Bahnhofstraße zum südlichen Ausgang des Bahnhofes entsteht eine P+R – Anlage mit 66 Stellplätzen und einer Busspur zum Andienen des Bahnsteiges. Für Fahrräder wird eine Bike & Ride Anlage mit integriert.

Im Osten der P+R – Anlage soll ein Einkaufszentrum entstehen.

Der Zugang zum Bahnhof wird behindertengerecht ausgebaut.

Das ehemalige Bundeswehrgelände im Süden der Bahnhofstraße gegenüber der P+R – Anlage wird mit einer Wohnanlage neu gestaltet. Für eine problemlose fußläufige Verbindung der Wohnanlage mit dem Einkaufszentrum und P+R – Anlage wird eine Pflasterfläche mit Zebrastreifen in der Fahrbahn intergriert. Diese dient der Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs und eine sichere Überquerung der Bahnhofstraße für Fußgänger und Radfahrer.

### **3. Bestehende Verhältnisse**

#### **3.1 Allgemeines**

Die Bahnhofstraße liegt im Ortskern von Peiting südlich der Bahnlinie Schongau - Peißenberg. Die geplante Maßnahme umfasst eine Gesamtlänge der Bahnhofstraße von 985 m. Bei Station 0+219 wird ein Kreisverkehr erstellt. Die Länge der Anschlussstraßen beträgt insgesamt 195 m. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in drei Bauabschnitten.

Die bestehenden Gehwege werden in allen Bauabschnitten bis zur Grundstücksgrenze oder bestehende Einfriedungen ausgebaut und durch Pflaster ersetzt. Zufahrten werden wie im Bestand vorhanden berücksichtigt.

#### **3.2 Baugrundverhältnisse**

Es liegt ein Baugrundgutachten von CRYSTAL GEOTECHNIK Beratende Ingenieure und Geologen GmbH vom 20.10.2014 und ein ergänzender Untersuchungsbericht vom 17.12.2014 vor. Es wurden 20 Stellen des bestehenden Straßenaufbaus untersucht.

#### **3.3 Bestehender Straßenbau**

Es handelt sich bei der geplanten Ausbaustraße um eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion. Konkrete Verkehrszahlen liegen derzeit nicht vor. Die Baumaßnahme wird im Vollausbau durchgeführt, da der vorhandene Straßenaufbau als nicht frostsicher eingestuft werden muss. Die Oberflächenentwässerung ist nicht ausreichend und der Verkehrsraum verfügt über keine Gliederung.

### 3.4 Bestehende Wasserversorgung

Die Bahnhofstraße ist Teil eines Ringleitungssystems, welches mit einem Leitungsdurchmesser DN 100 an der Bergwerkstraße im Westen und der Schönriedstraße im Osten mit DN 200 angeschlossen ist. Die einmündenden Seitenstraßen sind mit entsprechenden Abgängen mit dieser Leitung verbunden. Zur Deckung des Löschwasserbedarfes sind an dieser Hauptleitung Über- bzw. Unterflurhydranten angeschlossen.

### 3.5 Bestehende Abwasseranlage

Von der Einmündung Untereggstraße bis Kreuzung Bergwerkstraße liegt ein Mischwasserkanal DN 700/ Stahlbeton, der sich von West nach Ost über das Raiffeisengrundstück erstreckt. Die einmündende Kapellenstraße ist mit einer DN 250 Stz. Leitung auf diesem Hauptstrang angeschlossen. Nach dieser Kreuzung läuft ein Mischwasserkanal DN 800/ Stahlbeton weiter Richtung Osten bis zum Bahnhofsgelände. Dort mündet er in einem Mischwasserkanal DN 1000/ Stahlbeton, der von der Kohlenstraße über das Bahngelände unter der Bahnlinie Schongau – Peißenberg zur Kapellenstraße Richtung Norden verläuft. Das ehemalige Bundeswehrgelände ist mit einer DN 300 Stz. Mischwasserleitung ebenfalls am Schacht Höhe Einmündung Kohlenstraße an diesen Kanal angeschlossen. Im Bauabschnitt 3 verläuft von der Ferdinand-Reber-Straße mittig der Bahnhofstraße bis zur Schönriedstraße ein Mischwasserkanal DN 400 Stz. Im Kreuzungsbereich mündet er in einem Mischwasserkanal DN 600/ Beton, welcher weiter in der Hauser Straße Richtung Norden läuft.

Der von Ost nach West verlaufende Graben entlang der Bahnhofstraße im Bereich des Bahnhofsareals ist an einem Regenwasserkanal DN 600/ Beton vor dem Bahnhof angeschlossen. Dieser verläuft parallel zum DN 1000 Mischwasserkanal unter Bahnlinie zur Kapellenstraße weiter Richtung Norden.

Sowohl die bestehenden Mischwasserhausanschlüsse, als auch die bestehenden Straßensinkkästen leiten in diese Kanäle ein.

### 3.6 Grundwasserverhältnisse

Grundwasser wurde im Zuge der Erkundungsbohrungen bis zu einer Bohrtiefe von – 3 m ab GOK nicht angetroffen. Mit Grundwasser ist erst in größerer Tiefe zu rechnen. Weitere Informationen sind dem Baugrundgutachten (Anlage 6) zu entnehmen.

### 3.7 Belasteter Boden

Im Bauabschnitt 1 sind 170 m der Bahnhofstraße und die Bergwerkstraße mit einer Asphaltstärke von 12 cm bis 16 cm unbelasteter Asphalt erprobt worden. Die Kapellenstraße und die Bahnhofstraße von Raiffeisenbank bis Bahnhofsvorplatz sind mit PAK >Z2 belastet. Die letzten ca. 300 m der Bahnhofstraße inklusive Kreuzung Bergwerkstraße sind mit einer Asphaltstärke von 10 cm bis 12 cm unbelasteter Asphalt erprobt worden. Die darunterliegenden Tragschichten und Auffüllungen werden als gering bis mittel tragfähig eingestuft. Weitere Einzelheiten sind dem Entwurf als Anlage 6 beigefügt Gutachten zu entnehmen.

Für den Umgang mit diesen Böden in der Praxis bedeutet dies nach eingehender Erkundigung bei CRYSTAL GEOTECHNIK Beratende Ingenieure und Geologen GmbH folgende Vorgehensweise bei der Ausführung.

Der bestehende Asphaltbelag ist auszubauen, auf Zwischenlager des AG zu transportieren und entsprechend zu beproben.

Ist das Material belastet muss es vom Zwischenlager aus auf eine zugelassene Deponie entsorgt werden. Transport- und Deponiekosten sind durch den AG auf Nachweis zu entrichten.

Ist das Material nicht belastet, kann es zur Wiederverwertung hergenommen werden. Transport vom Zwischenlager und Einbau im Baustellenbereich oder auf AN-Kippe incl. Gebühren entrichtet der AG.

Der gleiche Vorgang entsteht beim vorhandenen Unterbau.

Diese, vom Gesetzgeber seit geraumer Zeit angeordnete Vorgehensweise beinhaltet einen nicht leicht zu kalkulierenden finanziellen Faktor.

## 4. Art und Umfang des Vorhabens

### 4.1 Abwasseranlage

Im Zuge der Grundlagenermittlung erfolgte eine Kanal-TV Dokumentation mit dem Ergebnis, dass der Mischwasserkanal in einem guten Zustand ist. Es werden nur vereinzelt Grundstücksanschlüsse erneuert.

Nach Rücksprache mit dem AG wird die Regenwasserleitung DN 600 vor dem Bahnhofsgebäude erneuert.

#### 4.2 Trinkwasseranlage

Im Rahmen der Baumaßnahme werden ca. 400 m Wasserleitung von Einmündung Kohlenstraße bis Kreuzung Schönriedlstraße ausgetauscht.

#### 4.3 Straßenbau

Die Bahnhofstraße Peiting wird gemäß der RAS 06 in eine Hauptverkehrsstraße HS III mit regionaler Verbindungsfunktion eingeordnet. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte wie Zufahrten, Einmündungen usw. ist eine Änderung der Trasse in Lage und Höhe nicht möglich. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in drei Bauabschnitten.

Der erste Bauabschnitt beinhaltet den Ausbau der Bahnhofstraße auf einer Länge von 265 m mit Kreisverkehr und Anschlussstraßen. Die Parkplätze der Altenheime, Kapelle und Museum grenzen an die Bahnhofstraße an und werden mit ausgebaut. Der angrenzende bestehende Parkplatz der Raiffeisenbank wird erneuert und im Vorplatz der Bäckerei mit integriert. Die bestehende Bushaltestelle wird behindertengerecht umgebaut.

Der zweite Bauabschnitt umfasst den Ausbau der Bahnhofstraße mit einer Gesamtlänge von 305 m bis zur Einmündung Kohlenstraße.

Der dritte Bauabschnitt, mit einer Gesamtlänge von 416 m, geht von der Einmündung Kohlenstraße bis inklusive Ausbau Kreuzung Schönriedlstraße.

Der Umbau Bahnhofsvorplatz als P+R – Anlage mit Busspur und Bahnsteig wird in diesem Zuge realisiert.

##### 4.3.1 Linienführung im Aufriss

Der bestehenden Anschlusshöhe folgend fällt die Gradienten vom Bauanfang bis zum Kreisverkehr. Dieser stellt einen Hochpunkt in der Planung dar. Anschließend fällt die Gradienten auf rund 215 m Länge bis zum Tiefpunkt bei Station 0 + 215,80, steigt ca. 45 an (Hochpunkt) und fällt dann auf ca. 100 m zum nächsten Tiefpunkt.

Zwischen 0 + 367,00 und 0 + 630,00 sind nochmals zwei Straßenhochpunkte mit anschließenden Tiefpunkten vorgesehen um die Höhenangleichung der Hofflächen so zu gestalten, dass die Hofzufahrten und Gehwege im öffentlichen Grund zur Straße hin entwässern.

Ab dem Tiefpunkt bei 0 + 629,25 steigt die Gradiente bis zum Bauende Kreuzung Schönriedlstraße an.

Wie dem Höhenplan zu entnehmen ist, wurde die Gradiente dem Altbestand, maßgeblich durch die Hofzufahrten bestimmt, angepasst.

#### 4.3.2 Querschnitt

Die Fahrbahn beginnt am Bauanfang mit einer Bestandsbreite von 6,95 m und weitet sich in den Kurvenbereichen bis zum Kreisverkehr auf. Nach dem Kreisverkehr reduziert sich die Breite auf 6,50 m. Diese wird bis zur Kreuzung Schönriedlstraße beibehalten.

Der Ast des Kreisverkehrs Bergwerkstraße erhält eine Breite von 6,00 m. Der Ast des Kreisverkehrs Kapellenstraße geht in eine offene Pflasterfläche über.

Nach der ersten Rechtskurve nach dem Bauanfang auf Höhe Station 0+112,028 zweigt die Kapellenstraße nach links ab. Sie dient in Zukunft nur noch als Zufahrtsstraße für Museum, Friedhof und Parkplatz Raiffeisenbank. Deshalb wird die Belastungsklasse der 5,50 m breiten Kapellenstraße mit 0,3 berechnet.

Die ankommenden Straßen (Hauser Straße, Bühlachstraße und Schönriedlstraße) der Kreuzung am Bauende werden in ihrer jetzigen Breite belassen.

Der Ausbau der Maßnahmen erfolgt im Vollausbau. Im Bauabschnitt 1 von Bauanfang bis Station 0+170 (Raiffeisenbank) und im Bauabschnitt 3 von Station 0+450 (ehemaliges Bundeswehrgelände) bis Bauende liegt keine PAK - Belastung vor. In diesen Bereichen wird ein Bodenaustausch von ca. 30 cm vorgenommen.

Nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12) wurde nach den Tabellen 6 und 7 und einer Frostempfindlichkeitsklasse von F2 für Verbindungsstraßen mit der Belastungsklasse 3,2 folgender Aufbau gewählt.

Ausgangswert nach Tab. 6	50 cm
Frosteinwirkung Zone III	+15 cm
Keine besonderen Klimaeinflüsse	± 0 cm
Kein Grund- und Schichtenwasser bis 1,5 m unter Planum	± 0 cm
Lage der Gradiente bis Damm ≤ 2,0 m	± 0 cm

Entwässerung der Fahrbahn über Rinnen bzw. Abläufe	- 5 cm
<hr/>	
Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus	60 cm

Nach Tafel 1, Zeile 1 der RStO 12 ergibt sich folgender Regelaufbau für die Bahnhofstraße:

- 4.0 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D S (25/55-55A)
  - 6.0 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B S (25/55-55A)
  - 12.0 cm Asphalttragschicht AC 32 T S (50/70)
  - 38.0 cm Frostschutzschicht
- 
- 60.0 cm Gesamt
  - 30.0 cm Bodenaustausch (BA1 0+000 – 0+170, BA3 0+450 – 0+766)
- 
- 90 cm Gesamtdicke
- =====

Nach Tafel 1, Zeile 1 der RStO 12 ergibt sich folgender Regelaufbau für die Kapellenstraße:

- 4.0 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N (50/70)
  - 10.0 cm Asphalttragschicht AC 32 T S (70/100)
  - 46.0 cm Frostschutzschicht
- 
- 60.0 cm Gesamtdicke
- =====

Die Kapellenstraße erhält eine Einseitneigung. Auf der wasserführenden Fahrbahnseite wird die Einfassung mit Granitgroßsteinrinne vor einem Granithochbord mit 7 cm Anschlag ausgeführt. Auf der höher gelegenen Straßenseite ist eine Fahrbahnrandbegrenzung mittels Granithochbord mit 7 cm Anschlag zum Gehweg geplant.

Die Bahnhofstraße erhält bis Station 0+190 im BA2 ein Dachprofil und geht dann in eine Einseitneigung bis Station 0+665 über. Ab dieser Station bis zum Bauende erhält die Bahnhofstraße wieder ein Dachprofil. Die Einfassungen werden auf beiden Seiten mit Granitgroßsteinrinnen 2-zeilig vor einem Granithochbord mit 7 cm Anschlag ausgeführt. An Zufahrten wird der Anschlag auf 4 cm reduziert.

Die Bergwerkstraße wird in gleicher Weise ausgeführt.

Als Entwässerungsrinnen der Pflasterfläche zwischen Bäckerei und Parkplatz in der Kapellenstraße ist eine dreizeilige Granitgroßsteinrinne in muldenform geplant.

Die Zufahrt des Raiffeisenparkplatzes erhält zur Wasserführung eine Zweizeiler V-Rinne auf der tiefen Seite, sowie eine Granitgroßpflasterzeile auf der hohen Seite. Zur Entwässerung der Parkfläche an das bestehende Anwesen wird ein Granithochbord mit einer davor befestigten Betonpflasterrinne gebaut.

Alle scharfen Kanten der höher gesetzten Steine werden abgerundet. Die Tangentlänge der Rundung beträgt 2 cm.

#### 4.3.3 Linienführung im Grundriss

Die Linienführung des Straßenbaues orientiert sich grundsätzlich an dem Verlauf der Grundstücksgrenzen. Der geplante Ausbau beginnt an der Zufahrt zum Bauhof bei Station 0 + 000,000 und endet mit dem Ausbau der Kreuzung Schönriedlstraße bei Station 0 + 766,178. Die seitlich einmündenden Straßen werden in den Ausbau mit einbezogen.

An der Kreuzung Bahnhof,- Kapellen,- Bergwerkstraße entsteht ein kleiner Kreisverkehr mit 26,0 m Durchmesser.

Die im Bestand durchgängige Kapellenstraße wird zurückgebaut und dient in Zukunft nur noch als Zufahrtsstraße für Museum, Friedhof und Parkplatz Raiffeisenbank. Es besteht nur noch eine fußläufige Verbindung entlang der Grundstücksgrenze und eine neue Radspur, die die Durchgängigkeit der Radfahrer gewährleistet.

In der Bahnhofstraße zwischen den Stationen 0+040 bis 0+115 sind Längsstellplätze auf beiden Seiten geplant. Die Ausbildung der Stellplatzflächen erfolgt als Betonsteinpflaster mit einer Tiefe von 5,00 m mit einen davorliegenden 1,50 m breiten Rassenfugenpflasterstreifen. Dieser dient als Sicherheitsstreifen zum Be- und Entladen. Seitens der Regierung ist diese Ausführung positiv bewertet worden. Die am Bauanfang bestehende Bushaltestelle auf der Nordseite wird behindertengerecht ausgebaut. Um ein sicheres Ein- bzw. Aussteigen zu gewährleisten wird der Bus auf der Fahrbahn anhalten. Das kurzzeitige Warten der heranfahrenden Fahrzeuge ist akzeptabel. Ein beampelter Fußgängerübergang ermöglicht das sichere Überqueren der Bahnhofstraße. Gehwege werden bis zum Bahnhof auf beiden Seiten mit einer Breite von 2,00 m entlang der Grundstücksgrenzen bzw. Einfriedungen mit Betonpflaster erneuert, oder neu hergestellt. Ab dem Bahnhof bis zur Kreuzung Schönriedlstraße verläuft der Gehweg nur noch auf der Südseite der Bahnhofstraße und schließt dort am bestehenden Gehweg an.

Für den Bereich ehemaliges Bundeswehrgelände (von Bahnhof bis Ferdinand-Reber-Straße) Station 0+350 bis 0+580 gibt es einen Bebauungsplan vom Büro NRT. Dieser sieht einen Pflasterbereich mit Zebrastreifen von Station 0+455 bis 0+518 vor. Zusätzlich der nördlich liegenden P+R - Anlage werden Längsparker entlang der Bahnhofstraße auf beiden Seiten gebaut.

#### 4.3.4 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser der Erschließungsstraßen wird über Granitzweizelerrinnen längstransportiert und gelangt über die Straßensinkkästen in den bestehenden Mischwasserkanal. Von Station 0+075 bis 0+162 im ersten Bauabschnitt entsteht ein neuer Regenwasserkanal an dem die Straßeneinläufe angeschlossen sind. Dieser schließt nach der Einmündung Untereggstraße an den bestehenden Mischwasserkanal DN 700/ Stahlbeton an.

Im Bauabschnitt III von Station 0+360 bis 0+540 wird ebenfalls ein neuer Regenwasserkanal gebaut. An diesem sind die neu geplanten Straßensinkkasten angeschlossen. Er mündet im neu angelegten Regenwasserschacht vor dem Bahnhofsgebäude. Das anfallende Regenwasser der P+R – Anlage wird über Mulden mit Muldeneinläufe und neuen Straßeneinläufe ebenso den neuen Regenwasserkanal zugeführt.

## 5. Auswirkungen des Vorhabens

Der marode und nicht mehr zufriedenstellende Zustand der bestehenden Straßen erhält eine Verbesserung sowohl in technischer, als auch in optischer Hinsicht. Der Verkehrsraum erhält eine dem heutigen Standard angepasste Gliederung.

## 6. Rechtsverhältnisse

Die geplanten Leitungen kommen ausschließlich auf öffentlichem Grund zur Verlegung.

Die Benutzung von Privatgrundstücken ist lediglich für die Angleichung von befestigten Hofflächen vorgesehen.

Entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Anliegern finden im Rahmen der Bauleitung vor Ort statt.

## 7. Kostenzusammenstellung

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme wurden anhand aktueller Ausschreibungsergebnisse ermittelt und betragen nach Kostenberechnung vom 23.06.2015 (siehe AKS – Unterlage 2) brutto 3,325 Mio.

Diese teilen sich wie folgt auf:

### **Bauabschnitt I:**

Baukosten (brutto)	Mio. €	1,259
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,012</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>1,271</b>

### **Bauabschnitt II:**

Baukosten (brutto)	Mio. €	0,793
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,012</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>0,805</b>

### **Bauabschnitt III:**

Baukosten (brutto)	Mio. €	0,871
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,012</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>0,883</b>

**Maßnahmen ÖPNV:**

Baukosten (brutto)	Mio. €	0,034
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,000</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>0,034</b>

**Maßnahmen P+R - Anlage:**

Baukosten (brutto)	Mio. €	0,217
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,000</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>0,217</b>

**Parkplatz Raiffeisen (Kostentragung durch Raiffeisenbank):**

Baukosten (brutto)	Mio. €	0,115
<u>Grunderwerbskosten</u>	<u>Mio. €</u>	<u>0,000</u>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Mio. €</b>	<b>0,115</b>

**8. Durchführung des Vorhabens**

Die Baumaßnahme teilt sich in drei Bauabschnitte auf. Die Arbeiten werden im Rahmen der VOB öffentlich ausgeschrieben und an den Bieter mit dem wirtschaftlichsten Angebot vergeben.

Mit der Durchführung der Baumaßnahme soll nach Genehmigung und Sicherstellung der Finanzierung im Jahr 2016 begonnen werden. Der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt ist Mai 2016 geplant. Die Bauabschnitte zwei und drei sollen in den Jahren 2017 und 2018 verwirklicht werden.

Die Bauzeit ist mit ca.5 Monaten angesetzt, so dass eine Fertigstellung im Oktober möglich ist.

Der Entwurfsverfasser:

München, den 30.06.2015

---

WipflerPLAN•Köpf  
Planungsgesellschaft mbH

Dipl.-Ing. FH, M. Eng. Roland Kindelbacher  
Bautechniker Marcus Spöttl