

Bedarfsprogramm		Seite 1
Projektname: Drygalski-Allee / Stäblistraße LZA-Austausch und bauliche Anpassung (Radfurt)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Kreuzung Drygalski-Allee / Stäblistraße		
Projekt-Nr.: 100670	Maßnahmeart: LZA-Austausch und bauliche Anpassungen im Kreuzungsbereich	
Baureferat - HA Tiefbau T1/CS-West	MIP-Bezeichnung, IL, UA MIP 2013 - 2017, IL 1, 6300.1110, RF 308 MIP 2013 - 2017, IL 1, 6300.4200, RF 309	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 20.03.2014 / 233 - 61173	Projektkosten (Kostenrahmen) 720.000 €	
Gliederung des Bedarfsprogrammes		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Bisherige Befassung des Stadtrates 2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang) 3. Grobkonzept 4. Dringlichkeit 5. Rechtliche Bauvoraussetzungen 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen 		
<u>Anlagen</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Übersichtslageplan (M 1:5000)		

1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Der Stadtrat wurde bisher noch nicht mit dem Projekt Drygalski-Allee / Stäblistraße LZA-Austausch und bauliche Anpassung (Radfurt) befasst.

2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)

Die Drygalski-Allee ist als Ortsstraße gewidmet und nach dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Sekundärnetz als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion klassifiziert. In der Drygalski-Allee verläuft gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) eine Nebenroute. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung beträgt 15.000 Kfz/24h. In der Drygalski-Allee verkehren die Buslinien Nummer 151, 63, 134 und N 41.

Die Stäblistraße ist als Staatsstraße gewidmet und nach dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Sekundärnetz als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion klassifiziert.

In der Stäblistraße verläuft gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Landeshauptstadt München (VEP-R) eine Hauptroute. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung beträgt 9.000 Kfz/24h.

In der Stäblistraße verkehren die Buslinien Nummer 134 und N 41.

Nachdem an der Kreuzung Drygalski-Allee / Stäblistraße aufgrund der Störanfälligkeit die Lichtsignalanlage ausgetauscht werden muss, sollen gleichzeitig die Radfurten im Kreuzungsbereich Drygalski-Allee / Stäblistraße durch bauliche Maßnahmen optimiert werden.

3. Grobkonzept

Zur Optimierung der Radfurten werden die Radien der Fahrbahn auf der Südost- und Südwestseite der Drygalski-Allee im Kreuzungsbereich enger gefasst und die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr entsprechend angepasst. Dadurch verringern sich die Querungslängen für den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich. Die südliche Fahrbahninsel in der Drygalski-Allee wird im Querungsbereich der südlichen Radfurt entsprechend zurückgebaut, so dass diese vor dem Inselkopf quert. Auf der Nordost- und Nordwestseite der Drygalski-Allee werden die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr lediglich an die neue Querungssituation über die Drygalski-Allee baulich angepasst. Die Fahrbahninsel wird auch hier so zurückgebaut, dass der Radverkehr vor dem Inselkopf queren kann. Die westliche Radfurt über die Stäblistraße quert entsprechend geradlinig nahe dem Kreuzungsbereich. Die östliche Radfurt über die Stäblistraße bleibt entsprechend dem heutigen Bestand erhalten.

In diesem Zusammenhang sollen die Bushaltestellen auf der Südwestseite sowie der Südostseite der Drygalski-Allee barrierefrei ausgebaut werden. Nachdem die Rechtsabbiegespur auf der Südostseite der Drygalski-Allee in Richtung Kreuzung Drygalski-Allee / Stäblistraße künftig entfallen soll, werden auf dieser Rechtsabbiegespur Parkplätze angeordnet. Die Restfläche der Rechtsabbiegespur wird der Geradeausspur zugeschlagen, die künftig als kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zur Verfügung steht. Durch Engerfassung der Fahrbahnradien können die Parker auf der Südostseite und die Bushaltestelle auf der Südwestseite entsprechend eingefasst werden, was der Verkehrssicherheit zugutekommt.

Die Maßnahme ist mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Das Grobkonzept ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt. Das Projekt kann nach Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unabhängig von einem noch zu diskutierenden Verkehrskonzept Stäblistraße (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.04.2014, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 14369) realisiert werden und hat diesbezüglich keine Auswirkungen.

4. Dringlichkeit

Der Baubeginn der Maßnahme ist für das Jahr 2015 geplant, im Rahmen des Lichtsignalanlagen austauschs.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die durch den Umbau betroffenen Flächen befinden sich in städtischem Besitz und liegen innerhalb der rechtsverbindlichen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Die Stäblistraße ist als Staatsstraße gewidmet. Gemäß Art. 36 Abs. 1 BayStrWG bedürfen nur wesentliche Änderungen von Staatsstraßen der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens; das Erfordernis der Wesentlichkeit ist vorliegend nicht erreicht.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage des Grobkonzeptes den Kostenrahmen erstellt.

Danach ergibt sich für das Projekt eine Kostenobergrenze von ca. 720.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 66.000 €.

Kostenrisiken liegen noch in einer möglicherweise notwendigen Altlastenentsorgung. Nach dem Altlastenkataster des Referates für Gesundheit und Umwelt liegt kein Altlastenverdacht im Projektbereich vor.

Der Straßenabschnitt liegt laut Kampfmittelbelastungsklasse in einem Gebiet der Kategorie II - geringe bis mittlere Schäden. Hier werden im Zuge der Planung weitere Untersuchungen erfolgen.

Folgekosten für eventuelle Spartenverlegungen können erst im Zuge der Projektplanung ermittelt werden. Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da es sich um eine bereits vorhandene Verkehrsfläche mit Lichtsignalanlage und Bushaltestellen handelt.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die Baumaßnahme ist grundsätzlich nicht erschließungsbeitragsfähig und nicht straßenausbaubeitragsfähig.

Die barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestelle ist nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr" (RZÖPNV) voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage gemacht werden.