

<b>Bedarfsprogramm</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058 a		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Paul-Gerhardt-Allee (östlich), Bärmannstraße (südlich), Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich), Bahnlinie München-Augsburg (nördlich), Baumbachstraße (östlich) sowie Teile der sog. Gleisinsel		
<b>Projekt-Nr.:</b>	<b>Maßnahmeart:</b>  Neubau / Umbau	
<b>Baureferat - HA Tiefbau</b> T1 / CS-West	<b>MIP-Bezeichnung, IL, UA</b>	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 29.04.2015 / 233-61227	<b>Projektkosten</b> (Kostenrahmen)	
<b>Gliederung des Bedarfsprogrammes</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bisherige Befassung des Stadtrates</li> <li>2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)</li> <li>3. Grobkonzept</li> <li>4. Dringlichkeit</li> <li>5. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol>		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Übersichtslageplan (M 1:15.000)		
C) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058 a		
D) Laufende Folgekosten		

### 1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Satzungsbeschluss des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058 a am 17.12.2014 in der Vollversammlung des Stadtrates (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01899)

### 2. Anlass (Bedarf, Notwendigkeit, Umfang)

Ausgelöst durch den oben genannten Bebauungsplan sind folgende Verkehrsflächen herzustellen bzw. umzubauen:

- Berduxstraße
- Peter-Anders-Straße
- Paul-Gerhardt-Allee im Einmündungsbereich der U-1721
- U-1720
- U-1721
- U-1722 (Quartiersplatz)
- U-1724
- U-1725.

Darüber hinaus sind die im Bebauungsplan festgesetzten Dienstbarkeitsflächen herzustellen.

Der Umgriff ist im beiliegenden Lageplan (Anlage B) dargestellt.

### 3. Grobkonzept

Der Ausbau der Verkehrsflächen erfolgt gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans wie folgt:

#### Berduxstraße

Die Berduxstraße in ihrer Gesamtbreite von heute 12,0 m wird auf eine Breite zwischen 15,50 m und 18,50 m aufgeweitet.

Im Bereich zwischen der Einmündung der U-1721 und Peter-Anders-Straße soll die mit einer Breite von 18,50 m festgesetzte Verkehrsfläche mit einem Querschnitt von beidseitigen Gehwegen, einer Fahrbahn und Parkbuchten alternierend mit Baumpflanzungen zur Ausführung kommen. Durch eine bedarfsgerechte Anpassung des Querschnitts wird die bisherige Einbahn-Richtung in einen Zweirichtungsverkehr geändert.

Im Bereich zwischen der Paul-Gerhardt-Allee und der Einmündung der U-1721 sind beidseitig Gehwege, Längsparkbuchten alternierend mit Baumpflanzungen und einer Fahrbahn mit je einer Fahrspur pro Richtung vorgesehen. In den Bereichen, in denen es die festgesetzte Straßenraumbreite zulässt, ist auf der Nordseite zwischen den Parkbuchten und dem Gehweg ein Baumgraben vorgesehen. Bei der Planung des Straßenraums wird dem Umstand, dass künftig ein Busshuttle im genannten Abschnitt verkehren wird (Shuttle zwischen dem Baugebiet und dem Pasinger Bahnhof), Rechnung getragen.

Die Planung und Anpassung der bestehenden Signalanlage an den Kreuzungsbereich mit der Paul-Gerhardt-Allee erfolgt durch das Baureferat.

#### Peter-Anders-Straße

Die Peter-Anders-Straße wird entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans östlich des Grundstücks Fl.Nr. 975/3 von 12,0 m auf 18,50 m aufgeweitet. Dies ermöglicht neben der Anlage von beidseitigen Gehwegen und einer Fahrbahn für den Zweirichtungsverkehr auch die Anlage von Parkbuchten alternierend mit Baumpflanzungen.

#### Paul-Gerhardt-Allee im Einmündungsbereich der U-1721

Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058 a soll der Anschluss der Straße U-1721 als Kreisverkehr geplant werden, damit in den verkehrlichen Spitzenstunden aufgrund der Verkehrsbelastung durch den Quell- und Zielverkehr ein Rückstau von Fahrzeugen in das Planungsgebiet möglichst vermieden wird. Die künftige Ausbildung des Knotenpunktes im herkömmlichen Ausbau (T-Kreuzung) oder die Gestaltung als Kreisverkehrsanlage wird im weiteren Verfahren geklärt. Die bestehende Bushaltestelle Schmaedelstraße wird in ihrer Lage an die neue Knotengeometrie angepasst und in diesem Zusammenhang barrierefrei ausgebaut.

Durch die Schaffung des Knotenpunktes entfallen die in diesem Bereich bestehenden Stellplätze.

#### U-1720

Die mit 12,50 m Gesamtbreite festgesetzte U-1720 soll mit beidseitigen Gehbahnen, einer Fahrbahn sowie einseitigen Längsparkbuchten alternierend mit Baumpflanzungen ausgeführt werden. Nördlich endet die öffentliche Verkehrsfläche für den motorisierten Pkw-Verkehr mit einer Wendefläche. Für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung und des Winterdienstes ist eine Ausfahrtmöglichkeit zur Paul-Gerhardt-Allee im nördlichen Bereich des Allgemeinen Wohngebiets per Dienstbarkeit gesichert.

#### U-1721

Die U-1721 wird mit einem Querschnitt von 18,50 m ausgebaut. Sie soll mit beidseitigen Gehwegen, Parkbuchten, einer Fahrbahn und einem Baumgraben auf der Nordseite ausgestattet werden. Die Fahrbahn wird in ausreichender Breite für den künftig stattfindenden Busverkehr dimensioniert werden.

#### Quartiersplatz U-1722

Der an der U-1721 / Berduxstraße vorgesehene Quartiersplatz U-1722, an welchem sich auch die Busendhaltestelle des künftigen Busshuttles befindet, ist als Fußgängerbereich festgesetzt. Er soll eine besondere Aufenthaltsqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner des Viertels bieten. Der Maßnahmenträger wird mit dem Bezirksausschuss abstimmen, wie eine Bürgerbeteiligung und ob ggf. ein konkurrierendes Planungsverfahren für die Gestaltung des Platzes durchzuführen ist.

#### U-1724

Die U-1724 wird mit einem Gesamtprofil von 13,0 m geplant. Sie endet südlich mit einer Wendefläche. Der Straßenquerschnitt sieht neben einer Fahrbahn beidseitige Gehbahnen sowie einseitig Parkbuchten alternierend mit Baumpflanzungen vor.

#### U-1725

Die U-1725 ist mit einer Breite zwischen 9,45 m und 9,60 m geplant. Dies ermöglicht die Anlage beidseitiger Gehbahnen und einer ausreichend breiten Fahrbahn.

#### Dienstbarkeitsflächen

Die Dienstbarkeitsflächen werden entsprechend den Festsetzungen ebenfalls nach Fortgang der Hochbauarbeiten Zug um Zug hergestellt.

Die im Dezember 2014 neu erschienene DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ beschreibt sowohl die Querungsstelle mit differenzierter Bordsteinhöhe als auch die Querungsstelle mit einheitlicher Bordsteinhöhe und taktilem Bodenleitsystem. Die übergeordnete Arbeitsgruppe hat die Vor- und Nachteile beider Lösungen diskutiert und eine Lösung mit einheitlicher Bordhöhe als neuen Standard für Fußgängerüberwege mit Ampel oder Zebrastreifen favorisiert und entwickelt.

Danach erfolgt künftig die Anzeige der Querungsstelle für Blinde und Sehbehinderte durch einen Auffindestreifen aus Noppenplatten, an den ein Richtungsfeld aus Rippenplatten anschließt. Der Auffindestreifen verläuft quer über die Gehbahn. Das anschließende Richtungsfeld endet am Bordstein neben dem Signalmast mit dem Signalgeber für Blinde. Zur Berücksichtigung der Belange sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzern als auch von blinden Menschen wird der Bord in ganzer Überquerungsstellenbreite wie bisher auf 3 cm abgesenkt. Die Bordsteinkante beidseits des Richtungsfeldes wird mit einer Abrundung von  $r = 2$  cm versehen, um die Überfahrbarkeit für Rollstuhl- und Rollatornutzer zu optimieren. Vor dem Richtungsfeld bleibt die Bordsteinkante wie bisher bruchrau, um die ertastbarkeit für Blinde und Sehbehinderte zu optimieren.

Das Baureferat wird künftig diese Lösung bei Neubauprojekten umsetzen.

In der Arbeitsgruppe besteht Konsens, dass eine Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe von 0 und 6 cm immer nur eine Lösung für Einzelfälle, z. B. bei sehr hohem Rollstuhlfahreraufkommen, sein kann. Der auf 6 cm abgesenkte Bord bietet zwar optimalen Schutz für Blinde und Sehbehinderte, ist aber für die meisten Rollstuhl- und Rollatornutzer unüberwindbar. Der auf Null abgesenkte Bereich erscheint auf den ersten Blick für Rollstuhl- und Rollatornutzer als optimale Lösung, muss aber zur Sicherheit für Blinde und Sehbehinderte mit einem Sperrfeld aus Rippenplatten mit ca. 1 cm Tiefe quer zur Lauf- bzw. Fahrtrichtung versehen werden. Damit relativiert sich der Vorteil der Nullabsenkung für Rollstuhl- und Rollatornutzer. Um die Nullabsenkung nutzen zu können, müssen sie erst eine für die meisten Nutzer unangenehme "Rüttelstrecke" überwinden.

Die Entwässerung der Verkehrsanlagen ist über Absetz- und Versickerschächte geplant.

Der Baubeginn für das beschriebene Straßen- und Wegenetz erfolgt voraussichtlich ab Anfang 2016.

Die endgültige Herstellung aller Erschließungsstraßen ist abhängig vom Baufortschritt der Hochbauten. Abweichungen von den oben angegebenen Zeiträumen sind deshalb möglich. Die Terminsteuerung hierfür obliegt den Planungsbegünstigten.

Da die Projektierung, Baudurchführung und Finanzierung der Straßenbaumaßnahme von den Erschließern übernommen werden, entfallen die weiteren Genehmigungsschritte gemäß Projektierungsrichtlinien Tiefbau.

4. Dringlichkeit

Um die Erschließung der im Bebauungsplan festgesetzten Gebäude zu gewährleisten, sind die beschriebenen Anlagen zwingend herzustellen.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2058 a ist mit Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Amtsblatt am 10.04.2015 in Kraft getreten.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Erschließer, die aurelis Asset GmbH als auch die ARTEC Wohnbau GmbH & Co. KG, haben sich verpflichtet, alle Kosten für die beschriebenen Maßnahmen zu übernehmen.

Kostenrisiken liegen noch in einer möglicherweise notwendigen Altlastenentsorgung.

Ausweislich der Regelungen in den Erschließungsverträgen sind Kosten für die Entsorgung von Altlasten vom Erschließer zu tragen, soweit diese Flächen nicht bereits vor Einleitung des Umlegungsverfahrens im Eigentum der Stadt standen. Hierbei handelt es sich um die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen Berduxstraße, Peter-Anders-Straße und Paul-Gerhardt-Allee sowie jeweils einer Teilfläche der künftigen Verkehrsflächen U-1721 und U-1725. Ob eine Verunreinigung der Flächen vorliegt und welche Kosten für eine ggf. erforderliche Entsorgung entstehen, kann erst im weiteren Verfahren ermittelt werden.

Die Herstellung der Straßenbeleuchtung plant und projiziert das Baureferat. Diese Kosten werden vom Baureferat vorfinanziert und dem Erschließer in Rechnung gestellt.

Die Projektierung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Paul-Gerhardt-Allee / Berduxstraße wird die stadtratspflichtige Kostenobergrenze von 500.000 € nicht übersteigen. Deshalb werden die weiteren Genehmigungsschritte hierfür verwaltungsmäßig intern herbeigeführt.