

<b>Projekthandbuch 2 (PHB 2)</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> Drygalski-Allee / Stäblistraße – LZA-Austausch und bauliche Anpassungen		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Kreuzung Drygalski-Allee / Stäblistraße		
	<b>Projekt-Nr.:</b>	100670
	<b>Maßnahmeart:</b>	<b>LZA-Austausch und bauliche Anpassungen im Kreuzungsbereich</b>
<b>Baureferat - HA Tiefbau</b> T1/CS-West	<b>MIP-Bezeichnung / Finanzposition</b> MIP 2015 - 2019 6300.1110, RF 302, IL 1 6300.4200, RF 306, IL 1 6300.1070, RF 215, IL 1	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 04.05.2015 / 233-61193	<b>Projektkosten</b> (Kostenberechnung) 1.100.000 €	
<b>Gliederung des PHB 2</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarf</li> <li>2. Entwurf</li> <li>3. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>4. Dringlichkeit</li> <li>5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol>		
<u>Anlagen:</u>		
A) Termin- und Mittelbedarfsplan		
B) Projektplan		

## 1. Bedarf

Die Kreuzung an der Drygalski-Allee / Stäblistraße ist als vierarmiger Knoten ausgebildet und mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Aufgrund der Störanfälligkeit der Anlage ist ein Austausch zwingend erforderlich. Das Baureferat nimmt den notwendigen Austausch zum Anlass, auch die Verkehrsführung am Knotenpunkt zu optimieren.

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 01.07.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00105) das Bedarfsprogramm für die vorbezeichnete Maßnahme genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Unmittelbar an den Kreuzungsbereich der Drygalski-Allee / Stäblistraße angrenzend sind umfangreiche Sanierungsarbeiten seitens des Straßenunterhalts geplant. Um die sich daraus ergebenden Synergieeffekte zu nutzen, wurde der Planungsumgriff des vorliegenden Projektes entsprechend erweitert.

Nachdem die Radwege auf der Ost- und Westseite in der Drygalski-Allee, zwischen Stäblistraße und Kandinskystraße, nicht die Mindestbreiten der RAS 06 aufweisen, ist es sinnvoll, diese nicht nur zu sanieren, sondern im Zusammenhang mit der vorliegenden Maßnahme zu Lasten der breiten Gehbahnen regelkonform zu verbreitern. Ferner wurden Forderungen des Bezirksausschusses, die von der Polizeiinspektion 29 ebenfalls formuliert wurden, in die Planung integriert.

Aufgrund der Änderungen des genehmigten Bedarfs und Konzeptes ist der Genehmigungsschritt gemäß den städtischen Projektierungsrichtlinien zu wiederholen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

## 2. Entwurf

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 und nördliche Fahrbahninsel in der Drygalski-Allee werden im Querungsbereich verkürzt, so dass der Radverkehr vor dem Inselkopf quert. Auf der Nordost- und Nordwestseite der Drygalski-Allee werden die Aufstellflächen für den Fuß- und Radverkehr an die neue Querungssituation über die Drygalski-Allee baulich angepasst. Die Aufstellflächen für den Fußverkehr erhalten eine Breite von 2,50 m. Die Fahrbahninseln in der Drygalski-Allee werden im Querungsbereich des Fußverkehrs auf 2,50 m verbreitert.

Die Radwege in der Drygalski-Allee zwischen Stäblistraße und Kandinskystraße erhalten eine Breite von ca. 2,35 m (Mindestbreite von 1,60 m zuzüglich Schutzstreifen mit einer Breite von 0,75 m).

Die Gehbahnen erhalten auf der Ostseite eine Breite zwischen 2,00 m und 2,50 m sowie auf der Westseite eine Breite zwischen 2,10 m und 2,20 m.

Die Bushaltestellen auf der Südwestseite sowie der Südostseite der Drygalski-Allee werden barrierefrei ausgebaut. Ferner werden die Aufstellflächen der Buskaps verbreitert, wodurch Wartehallen fahrbahnnahe möglich sind.

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.

Auf der Nordwestseite der Drygalski-Allee hat das Kreisverwaltungsreferat im Zuge der Planabstimmung eine Umwandlung der heute kombinierten Geradeaus- und Rechtsabbiegespur in eine Rechtsabbiegespur präferiert.

Das Konzept ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Nach dem Umbau ist die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes weiterhin gegeben. Die entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnung des KVR liegt dem Baureferat vor. Das Projekt hat nach Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung keine Auswirkungen auf das sich in Aufstellung befindliche verkehrspolitische Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 14369) und kann unabhängig von diesem realisiert werden.

Der Bezirksausschuss 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln und die Polizeiinspektion 29 haben im Rahmen der Entwurfsplanung die Forderung erhoben, dass die Fahrbahn in der Drygalski-Allee in südlicher Richtung eine Breite aufweisen soll, die ein Vorbeifahren auch bei haltendem Bus ermöglicht. Entsprechend den einschlägigen Richtlinien (RASt 06) wurde für den Fall „Nebeneinanderfahren Pkw / Lkw“ in der Drygalski-Allee in südlicher Richtung eine Fahrbahnbreite von ca. 5,5 m gewählt. Somit ist bei haltendem Bus ein Passieren für Pkw möglich. Dafür müssen außerhalb der Fußgängerquerungsstellen der Mittelteiler verschmälert, Büsche gerodet, ein Kleinbaum entfernt und ein Beleuchtungsmast versetzt werden.

Im Zuge des Kreuzungsumbaus Drygalski-Allee / Stäblistraße werden die Querungsstellen mit dem weiterentwickelten Standard für gesicherte Querungsstellen nach der DIN 18040-3 ausgeführt. Das Erfordernis, die Lichtsignalanlagen mit einer Zusatzeinrichtung für Blinde (ZEB) auszustatten, prüft das Kreisverwaltungsreferat im Einzelfall nach Kriterien, die dem Stadtrat mit Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10389 zur Kenntnis gegeben wurden (Beschluss des Kreisverwaltungsreferates vom 23.10.2012). Danach wird die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Drygalski-Allee / Stäblistraße nicht mit einer ZEB ausgestattet.

Der Bezirksausschuss 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln hat sich in seiner Sitzung am 03.02.2015 mit der Angelegenheit befasst und dazu einstimmig beschlossen, der Baumaßnahme unter zwei Maßgaben zuzustimmen:

Erstens soll die Fahrbahn in südlicher Richtung verbreitert werden, damit ein haltender Bus ungehindert von ankommenden Fahrzeugen passiert werden kann. Dies wurde, wie vorhergehend erläutert, in der Planung berücksichtigt.

Zweitens sollen die neuen Parkplätze an der Ostseite der Drygalski-Allee aus Sicherheitsgründen als PKW-Stellplätze ausgewiesen werden. Die baulichen Voraussetzungen werden geschaffen. Die Beschilderung von Parkplätzen als Pkw-Stellplätze erfolgt erst nach Abnahme der Bauarbeiten durch entsprechende Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Die gewünschte Beschilderung setzt einen entsprechend begründeten Antrag des Bezirksausschusses an das Kreisverwaltungsreferat voraus.

Die Entwässerung erfolgt über den Kanal.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

### 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die öffentlichen Verkehrsflächen befinden sich innerhalb der rechtlich festgesetzten Straßenbegrenzungslinien.

Die Verkehrsflächen befinden sich in städtischem Besitz.

### 4. Dringlichkeit

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Frühjahr 2016 geplant.

Die Dauer der Maßnahme beträgt voraussichtlich 6 Monate.

### 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Demnach ergeben sich Kosten in Höhe von 1.100.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve von 100.000 €. Die Risikoreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Diese Summe wird als neue Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da es sich um eine bereits vorhandene Verkehrsfläche handelt.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen ist nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) – Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (BayGVFG-RZÖPNV) förderfähig. Über die voraussichtliche Höhe kann erst nach Antragstellung bei der Regierung von Oberbayern eine Aussage getroffen werden.