

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Knorrstraße – Verbreiterung Geh- und Radweg		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen U-Bahnhof „Am Hart“ und Rathenaustraße		
	Projekt-Nr.:	100714
	Maßnahmeart:	Erweiterung des Straßenraums nach Westen
Baureferat - HA Tiefbau T1/CSW	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2015 - 2019 IL 1, 6300.1355, RF 052 IL 1, 6300.1070, RF 215 IL 1, 6300.4200, RF 306	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 20.11.2015 / 233-61193	Projektkosten (Kostenberechnung) 1.400.000 €	
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Genehmigtes Konzept 3. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung 4. Rechtliche Bauvoraussetzungen 5. Bauablauf und Termine 6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Projektplan C) Laufende Folgekosten 		

1. Bedarf

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 10.02.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02148) das Bedarfsprogramm für die vorbezeichnete Maßnahme genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

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

2. Genehmigtes Konzept

Die Knorrstraße ist im Bereich zwischen U-Bahnhof „Am Hart“ (Linie U 2) und der Rathenaustraße mit beidseitigen baulichen Fuß- und Radwegen versehen. Die Schulwegsicherheit im Bereich des Gymnasiums wird optimiert, indem der westliche Gehweg von 2,40 m auf 4,50 m verbreitert wird. Der Einrichtungsradweg wird zu einem Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,5 m ausgebaut. Die Buslinie 171 verkehrt in der Knorrstraße mit bestehenden Haltestellen „Rathenaustraße“. Diese werden südlich der Zufahrt zum Lehrerparkplatz versetzt und barrierefrei und buszugtauglich ausgebaut. Zur Optimierung der Verkehrssicherheit wird an der östlichen Bushaltestelle ein Buskap hergestellt und die Radien der Einmündung Hilgerstraße werden angepasst. Die Fahrbahnbreite beträgt hier 7 m.

Im Entwurf des Nahverkehrsplans (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05592) der Landeshauptstadt München ist der Neubau der Straßenbahnlinie 24 zwischen der U 6, Bahnhof „Kieferngarten“, und der U 2, Bahnhof „Am Hart“, vorgesehen. Die Fahrbahnbreite von 7 m ist für die Führung der Trambahn im Mischverkehr auskömmlich.

Zur Abwicklung des Bring- und Holverkehrs der Schülerinnen und Schüler wird im Bereich des zukünftigen Hauptzugangs zum Schulgebäude eine von der Knorrstraße abgekoppelte Parkbucht, eine sogenannte Kiss and Ride-Zone, mit 4 Kurzzeitstellplätzen errichtet.

Zur sicheren Querung der Knorrstraße mit einer Verkehrsbelastung von 12.000 Kfz/Tag wird die Einmündung Permanederstraße, die direkt gegenüber dem Hauptzugang des Gymnasiums liegt, mit einer Fußgängerbedarfsampel ausgestattet.

Im Umgriff der Baumaßnahme befinden sich 96 Alleebäume im Straßenbegleitgrün. Zum Zeitpunkt der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wurde davon ausgegangen, dass zur Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939 c Knorrstraße (westlich) - Gymnasium für den Münchner Norden - (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12372) mindestens 16 Bäume entfallen. Es sollte jedoch überprüft werden, ob einige dieser Bäume in die vorgesehenen 12 neuen Baumstandorte verpflanzt werden können.

Für die Verbreiterung des Geh- und Radweges sollten 2 Bäume, für die Einrichtung der Kiss and Ride-Zone 6 Bäume, für die Schaffung der Zufahrten zum Gymnasium 4 Bäume und für die Einrichtung einer Fußgängerbedarfsampel 4 Bäume entfernt werden. Für die Verlegung der Bushaltestelle „Rathenaustraße“ war der Erhalt der 8 Bäume mit Baumschutzplatten geplant.

3. Konkretisierung im Rahmen der Entwurfsplanung

Ein Ziel der Planung war es, möglichst viele Bäume zu erhalten. Die ursprüngliche Planungsabsicht, 8 Bäume durch Fassung mit Baumschutzplatten in die Wartebereiche der künftigen Bushaltestelle zu integrieren, kann nicht realisiert werden. Diese müssen nun entfernt werden, da die Bushaltestelle durch den Erhalt der Bäume nicht barrierefrei und durchgängig wäre. Zudem muss zur Verbreiterung des Geh- und Radweges 1 Baum im Bereich des U-Bahnzugangs „Am Hart“ entfernt werden, da der unvermeidliche Eingriff in den Wurzelbereich den Baum dauerhaft schädigen würde und dadurch seine Standfestigkeit nicht mehr gegeben wäre. Dagegen können nun 3 Bäume im Bereich der Kiss and Ride-Zone ohne Eingriff erhalten werden. Diese sollten ursprünglich aufgrund notwendiger Arbeiten im Wurzelbereich entfernt werden. Hierfür waren 3 Neupflanzungen an gleicher Stelle vorgesehen.

Damit sind entgegen der ursprünglichen Planung zur Realisierung der im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939 c Knorrstraße (westlich) - Gymnasium für den Münchner Norden - (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12372) festgesetzten Verbreiterung des Geh- und Radweges, Verlegung der Bushaltestelle, Einrichtung der Kiss and Ride-Zone, Schaffung der Zufahrten zum Gymnasium und Einrichtung einer Fußgängerbedarfsampel anstatt 16 insgesamt 22 (16+8+1-3) Bäume von einer Fällung oder Verpflanzung betroffen. Es wird angestrebt, aus den zu fällenden 22 Bäumen 9 Bäume durch Verpflanzung an die geplanten neuen Baumstandorte zu erhalten, so dass letztlich nur 13 Bäume gefällt werden müssen.

Für die Verpflanzung der Bäume fallen Mehrkosten von 30.000 € (für Aus- und Einpflanzung, Ab- und Rücktransporte zu/von der Baumschule, Lagerung und Pflege in der Baumschule) an, die in der zu genehmigenden Kostenobergrenze veranschlagt sind.

Wie in der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung dargestellt, konnten die Entsorgungskosten für verunreinigtes Bodenmaterial erst im Zuge der Projektplanung ermittelt werden. Die im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab, dass verunreinigtes Bodenmaterial anfällt und entsorgt werden muss. Der Kostenansatz dafür wurde ermittelt und ist in den Projektkosten veranschlagt.

Durch den Rückbau einer nicht genutzten Grundstückszufahrt nördlich der Einmündung Permanederstraße wird ein zusätzlicher Stellplatz an der Knorrstraße geschaffen.

Die Entwässerung erfolgt über den Kanal.

Die neu zu errichtende Lichtsignalanlage (Fußgängerbedarfsampel) im Bereich der einmündenden Permanederstraße nahe dem Haupteingang des Gymnasiums und die im Rahmen des LZA-Austauschprogrammes zu erneuernde Lichtsignalanlage im Bereich der Buswendeschleife nahe der Einmündung Sudetendeutschestraße erhalten Zusatzeinrichtungen für Blinde. Die Querungsstellen werden mit dem weiterentwickelten Standard für gesicherte Querungsstellen nach der DIN 18040-3 ausgeführt.

Nachrichtlich:

Im Zusammenhang mit der Durchführung der Baumaßnahme in der Knorrstraße wird im Kreuzungsbereich Rathenaustraße / Lieberweg die Lichtzeichenanlage erneuert. Der Austausch dieser Anlage im Bestand erfolgt wie der Austausch der Anlage im Bereich der Buswendeschleife im Rahmen des LZA-Austauschprogrammes. Diese Austauschmaßnahmen sind nicht Bestandteil des Projektes Knorrstraße.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die öffentlich-rechtlichen Bauvoraussetzungen sind durch den vorliegenden rechtskräftigen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939 c erfüllt.

Die öffentlichen Verkehrsflächen befinden sich bis auf einen Teilbereich des Flurstückes 1207/6 in städtischem Besitz und liegen innerhalb der rechtsverbindlichen Straßenbegrenzungslinien.

Ein Grunderwerb für den Teilbereich des Flurstückes 1207/6, der sich im Besitz der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) befindet, ist beauftragt.

Falls der Grunderwerb bis zum Baubeginn noch nicht vollzogen ist, kann die Fläche durch eine vorzeitige Besitzeinweisung der BImA hergestellt werden.

Zwei Teilbereiche des Flurstücks 1199/20, die sich im Besitz der Stadtwerke München GmbH befinden und als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet sind, werden im Zuge des Projektes von der Landeshauptstadt München erworben. Ein Grunderwerb für diese beiden Teilbereiche des Flurstückes 1199/20 ist beauftragt.

5. Bauablauf und Termine

Zum Zeitpunkt der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung war für die Bauausführung eine Einbahnregelung der Knorrstraße in Richtung Süden geplant. Die Arbeiten in der Fahrbahn und im Randbereich der Knorrstraße sollten im Vollausbau jeweils halbseitig ausgeführt werden.

Nach Abstimmungen mit dem Kreisverwaltungsreferat im Zuge der weiteren Projektplanung lehnt dieses jedoch eine Einbahnregelung mit gleichzeitiger Umleitung des MIV und des Busverkehrs in Richtung Norden ab. Dies hat zur Folge, dass die Baumaßnahmen in der Fahrbahn und im Randbereich der Knorrstraße in einzelnen Bauabschnitten abgewickelt werden müssen und der Zweirichtungsverkehr mit einer Ampelregelung aufrechterhalten werden muss.

Die Kleinteiligkeit der Ausführungsflächen (räumlich getrennte Teilbauabschnitte mit vielen kleinen Einzelflächen) und ein höherer Aufwand zur Verkehrssicherung führen zu Mehrkosten bei der Baudurchführung. Ein entsprechender Ansatz ist deshalb in der zu genehmigenden Kostenobergrenze veranschlagt.

Der Baubeginn der Maßnahme ist für Frühjahr 2016 geplant. Die Dauer der Maßnahme beträgt voraussichtlich 5 Monate.

Entsprechend dem Bauphasenmanagement ist die vorgezogene Ausführung und Genehmigung der unter Ziffer 3 erwähnten Baumfällungen und -entnahmen erforderlich.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den Baubeginn noch im Frühjahr 2016 sicherzustellen und somit die Arbeiten bis zum Schuljahresbeginn 2016/2017 überwiegend abzuschließen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

6. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von 1.400.000 €. Hierin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 127.000 €.

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 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 um jährlich ca. 30.000 €, da sich die vorhandene Verkehrsfläche um 4 m verbreitert (Anlage C).

Folgekosten für Spartenverlegungen fallen nicht an.

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

Die Grunderwerbskosten sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen ist nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – 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.