

Bedarfsprogramm		Seite 1
Projektname: Am Glockenbach und angrenzende Kreuzungsbereiche Geyer- / Baldestraße und Jahn- / Baumstraße		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
Projekt-Nr.: 100693	Maßnahmeart: Straßenumbau	
Baureferat - HA Tiefbau T1/CSO	MIP-Bezeichnung, IL, UA	
	Projektkosten (Kostenrahmen) 2.250.000 €	
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 1:2500)		
C) Bilder Straßenzustand		

1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 14.01.2014 das Bedarfsprogramm für die vorbezeichnete Maßnahme genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10864).

Mit Beschluss des Bauausschusses vom 12.04.2005 wurden die Verfahrensregeln für Erneuerungs- und Verbesserungsmaßnahmen gemäß Straßenausbaubeitragsatzung eingeführt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06043):

Die aufgestellten Verfahrensregeln sind als Folge des Inkrafttretens der Aufhebungssatzung der Straßenausbaubeitragsatzung vom 01.01.2015 obsolet.

In der Bekanntgabe vom 21.04.2015 „Straßenausbaubeitragsatzung – Beitragserlass für bereits abgeschlossene Maßnahmen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02686) ist dargelegt, dass die Verfahrensregeln für solche Maßnahmen, die noch nicht im Bau bzw. beauftragt sind, ebenfalls obsolet sind und der jeweils letzte Verfahrensschritt zu wiederholen ist.

Für die vorliegende Maßnahme ist deshalb die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zu wiederholen.

2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)

Die Fahrbahnen Am Glockenbach sind in einem Zustand, der eine grundhafte Erneuerung erfordert.

Darüber hinaus gibt es Anträge des Bezirksausschusses 2, die Kreuzung Jahn- / Baumstraße / Am Glockenbach für den Fußgängerverkehr zu verbessern. An der Kreuzung Balde- / Geyerstraße soll die Verkehrssicherheit für den Radverkehr verbessert werden.

2.1 Aktueller Straßenzustand

Die Fahrbahnen Am Glockenbach sind grundhaft erneuerungsbedürftig.

Der westliche und südöstliche Ast bestehen aus Großsteinpflaster und der nördliche Ast aus Kleinsteinpflaster. Diese Flächen weisen bei einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (überfällig) einen durchschnittlichen Schadenswert (Oberflächenschäden) von 4,5 auf. Der Gebrauchswert (Unebenheiten) liegt bei einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (überfällig) bei 5. Damit ist die Straße als erneuerungsbedürftig eingestuft.

Die Verkehrssicherheit kann nur noch durch laufende „Flickarbeiten“ aufrechterhalten werden. Aufgrund des immer höher werdenden Unterhaltsbedarfs und der damit verbundenen Kosten ist die Erneuerung als vordringlich einzustufen. Weitere fortlaufende Unterhaltsmaßnahmen an der Straße sind nicht mehr wirtschaftlich. Über die erstmalige Herstellung der Verkehrsfläche Am Glockenbach liegen keine Angaben vor. Die letzte größere Unterhaltsmaßnahme wurde in Form eines „Deckenüberzuges“ 1978 durchgeführt. Grundsätzlich gilt, dass ein Ausbaubedarf nach 20 bis 25 Jahren besteht. Dies trifft auf die Straße Am Glockenbach zu, da die ältesten, dem Straßenunterhalt vorliegenden Unterlagen bis ins Jahr 1954 zurückreichen.

Laufende Unterhaltsmaßnahmen wurden in dem Umfang durchgeführt, dass die Verkehrssicherheit laufend gewährleistet war.

Von Seiten des Baureferates war 2006 vorgesehen, einen Asphaltüberzug auf dem Pflasterbelag aufzubringen. Im Vorfeld wurden diese Maßnahmen mit dem Bezirksausschuss abgestimmt.

Dieser hat sich jedoch für die Erneuerung des Pflasterbelages ausgesprochen, um die stadtgestalterischen Aspekte stärker zu berücksichtigen. Im Rahmen der Prüfung wurde festgestellt, dass die Straße hierfür grundhaft erneuert werden muss. Dies bedeutet, dass auch die Frostschutzschicht ausgetauscht werden muss.

Der Bezirksausschuss 2 hat am 29.04.2008 den Antrag "Sanierung des Straßenbelags in der Holzstraße zwischen Holzplatz und Müllerstraße sowie Am Glockenbach" gestellt. Mit diesem Antrag wurde das Baureferat gebeten, eine Kostenschätzung für drei Varianten der Straße Am Glockenbach vorzulegen:

Variante 1: Asphaltüberzug

Variante 2: Erneuerung mit Asphalt

Variante 3: Erneuerung mit Großsteinpflaster

Der Bezirksausschuss hat sich in der Sitzung am 26.07.2011 für die Erneuerung mit Großsteinpflaster ausgesprochen (Anlage 2).

Im Zuge der Projektvorbereitung hat das Baureferat geprüft, ob im Rahmen der Erneuerungsmaßnahme auch Verbesserungen für den Radverkehr, vor allem im Bereich der Fahrradhaupttroute, der sich im Projektumgriff befindet, realisiert werden können. Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt wurde deshalb mit Schreiben vom 29.08.2012 um ein Votum gebeten, ob der westliche Ast der Straße "Am Glockenbach" zur besseren Befahrbarkeit für den Radverkehr in Asphalt ausgeführt werden kann. Der Bezirksausschuss 2 hat am 02.10.2012 einen Asphaltbelag in diesem Bereich einstimmig abgelehnt (Anlage 3).

Die Erneuerung der Verkehrsfläche Am Glockenbach ist aufgrund ihres schlechten technischen Zustandes auch dann dringend erforderlich, wenn die vom Bezirksausschuss geforderten Verbesserungsmaßnahmen nicht ausgeführt werden.

2.2 Derzeitige Aufteilung der Verkehrsfläche

Am Glockenbach: Die Aufteilung des Profils erfolgt von "Außen" nach "Innen"

Nördlicher Ast	3,5 m Gehbahn
	8,1 m Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken am Fahrbahnrand, Einbahnrichtung
	2,9 m Gehbahn
Südöstlicher Ast	3,2 m Gehbahn
	8,2 m Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken am Fahrbahnrand, Einbahnrichtung
	1,8 m Gehbahn
Westlicher Ast	4,5 m Gehbahn
	8,6 m Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken am Fahrbahnrand, Einbahnrichtung
	2,6 m Baumgraben
	2,6 m Gehbahn

Im Innenbereich dieses "Dreiecks" befindet sich ein Spielplatz. Dieser ist jedoch von der Erneuerung nicht betroffen.

Die Kreuzung Geyer- / Baldestraße grenzt südwestlich an die Verkehrsfläche
Am Glockenbach an:

Geyerstraße: (von Nordwesten nach Südosten)	3,0 m Gehbahn
	8,2 m Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken am Fahrbahnrand, Einbahnrichtung
	2,8 m Gehbahn
Baldestraße: (von Westen nach Osten)	3,2 m Gehbahn
	8,1 m Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken am Fahrbahnrand, Einbahnrichtung
	3,3 m Gehbahn

Die Kreuzung Jahn- / Baumstraße grenzt östlich an die Verkehrsfläche
Am Glockenbach:

Jahnstraße: (von Westen nach Osten)	4 m Gehbahn
	1,8 m Parkbucht / Einzelbäume
	4,0 m Fahrbahn, Zweirichtungsverkehr
	1,8 m Parkbucht
	4,25 m Gehbahn
Baumstraße: (von Südwesten nach Nordosten)	3,75 m Gehbahn
	9,1 m Fahrbahn mit einseitigem Parken, Zweirichtungsverkehr
	5,0 m Parkbucht / Einzelbäume
	3,25 m Gehbahn
	daran angrenzend eine Grünfläche

Die Maßnahme grenzt an den Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz und an die Arndtstraße.
Sie sind von einer Erneuerung bzw. einer Verbesserung nur insofern betroffen, dass
sie die Maßnahme räumlich abschließen und der Bordstein am Karl-Heinrich-Ulrichs-
Platz abgesenkt wird. Daher erfolgt keine nähere Betrachtung dieser Verkehrsräume.

2.3 Verbesserungen im Straßenraum

Mit dem Antrag Nr. 5245 des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvor-
stadt - Isarvorstadt vom 26.09.2000 „Neugestaltung / Überplanung Kreuzungsbereich
Jahnstraße / Baumstraße / Am Glockenbach“ wurde das Baureferat gebeten, die
westliche Seite des Platzes vor der Gaststätte „Rumpler“ bis zur östlichen Spitze
Am Glockenbach mit in die Planungen einzubeziehen.

Der Bezirksausschuss 2 hat mit dem Antrag Nr. 02-08 / B 02541 vom 30.10.2007
„Querung Jahn- / Baumstraße / Am Glockenbach“ gefordert, im Rahmen der
Straßensanierung Am Glockenbach in Verlängerung des westlichen Gehsteigs der
Jahnstraße Fußgängern die Querung zum südlichen Gehsteig der südlichen „Fahr-
bahn“ Am Glockenbach / Baumstraße zu ermöglichen. Deshalb wird, wie im Rahmen
der Beantwortung der Anträge dargestellt, die Kreuzung Jahn- / Baumstraße in die
Planung miteinbezogen und eine Verbesserung der Fußgängerquerung angestrebt.

Um die Querungsmöglichkeiten zu verbessern, sollen die Gehbahnen punktuell um Aufstellflächen erweitert werden. Diese ermöglichen bessere Sichtbeziehungen zwischen fließendem und Fußgängerverkehr, verkürzen die Querungslängen und verhindern ein regelwidriges Verparken und erhöhen damit erheblich die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger bei Entfall von wenigen Parkplätzen. Für den fließenden KFZ-Verkehr ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Alle aktuell vorhandenen Fahrbeziehungen sollen aufrechterhalten werden. Im Rahmen der Entwurfsplanung soll zudem geprüft werden, ob Baumpflanzungen im Straßenraum realisiert werden können.

Auf der eigentlichen Platzfläche, die von der Verkehrsfläche umgeben ist, befindet sich ein Spielplatz. Die fachliche Bewertung hat ergeben, dass hier keine Verbesserungs- oder gestalterischen Aufwertungsmaßnahmen erforderlich sind. In der Pilotstudie ist der Platz / die Grünfläche nicht priorisiert – im Gegenteil. Eine grundsätzliche Neugestaltung der Grünfläche wäre durch den bestehenden großen Baumbestand kaum möglich. Eine Neugestaltung der Grünfläche kann nicht empfohlen werden.

2.4 Radverkehr

Die Baldestraße bildet im VEP-R zusammen mit der Holzstraße sowie der dazwischen liegenden Überfahrt über den Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz eine durchgehende Radfahrverbindung (Fahrradhauptroute) zwischen der Wittelsbacherbrücke und dem Sendlinger-Tor-Platz. Die Balde- und auch die Geyerstraße sind bereits für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet. Die Neugestaltung dieser Kreuzung soll zur Verbesserung des Komforts und der Verkehrssicherheit des Radverkehrs beitragen, indem bessere Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und KFZ-Verkehr ermöglicht werden. Dafür sollen die 3 - 4 Parkplätze an der „Spitze“ zwischen Geyerstraße und Baldestraße baulich gefasst werden und zukünftig als Fußgängeraufstellfläche genutzt werden. Dadurch verbessern sich auch die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr und die Verkehrssicherheit kann sowohl für den Rad- als auch für den Fußgängerverkehr verbessert werden. Wie unter Punkt 2.1 dargestellt, soll auf Wunsch des Bezirksausschusses die Fahrbahn in Großstein ausgebaut werden. Die Ausführung in Großsteinpflaster entspricht nicht den üblichen Anforderungen an eine Fahrradhauptroute. Jedoch wird nach einer Neupflasterung ein wesentlich komfortableres Fahren für den Radverkehr - im Vergleich zum Istzustand - möglich sein.

3. Grobkonzept

Die Fahrbahnen und die Gehbahnen im Bereich Am Glockenbach müssen aufgrund des Straßenzustandes komplett bestandsorientiert erneuert werden. Auf Wunsch des Bezirksausschusses sollen die Fahrbahnen in Großstein ausgebildet werden. An der Kreuzung Geyer- / Baldestraße werden die Bürgersteige verbreitert. Die Querung über die dann schmälere Fahrbahn wird so erleichtert. Zudem ist an dieser Stelle eine Begrünung mit Bäumen vorgesehen. Im Kreuzungsbereich Jahn- / Baumstraße werden die Fahrbahnen auf das notwendige Maß reduziert und die gewonnenen Flächen den Gehbahnen zugeschlagen, so dass eine Querungshilfe für den Fußgängerverkehr entsteht. Zudem werden Baumpflanzungen angestrebt.

4. Dringlichkeit

Die Erneuerung der Fahrbahnen ist aufgrund des schlechten technischen Zustandes dringend erforderlich.

Derzeit ist eine Hochbaumaßnahme im Umgriff des Projektes in der Arndtstraße geplant. Sobald diese Hochbaumaßnahme beendet ist (voraussichtlich Sommer / Herbst 2017), soll der Bau der Straßenarbeiten beginnen.

5. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Verkehrsfläche Am Glockenbach sowie die angrenzenden Kreuzungen Geyer- / Baldestraße und Jahn- / Baumstraße liegen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien. Die erforderlichen Grundstücke befinden sich in städtischem Besitz.

6. Kosten, Zuwendungen und Kostenbeteiligungen

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

Die Kosten für die grundsätzliche Erneuerung der Fahrbahnen sowie für den Einbau von Gehwegnasen und Begrünung betragen 2.250.000 €.

Danach ergibt sich für das Projekt eine Kostenobergrenze von 2.250.000 €.

Darin enthalten ist eine Risikoreserve von ca. 210.000 €.

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