

| <b>Bedarfsprogramm</b>   |  | Seite 1  |
|--|--|--|
| <b>Projektname:</b> Carl-Wery-Straße   |  |  |
| zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen S- und U-Bahn-Haltestelle Neuperlach Süd und Stadtgrenze  |  |  |
| <b>Projekt-Nr.: 100669</b>   |  | <b>Maßnahmeart:</b><br><br>Neubau  |
|  |  |  |
| <b>Baureferat - HA Tiefbau</b><br>T1 Straßenplanung und -bau   |  | <b>MIP-Bezeichnung, IL, UA</b><br>MIP 2015 - 2019, IL 1, 6300.1255, RF 060 |
|  |  | <b>Projektkosten</b><br>(Kostenrahmen)<br>11.000.000 €                     |
| <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. Bestandssituation</li> <li>4. Grobkonzept</li> <li>5. Dringlichkeit</li> <li>6. Rechtliche Bauvoraussetzungen</li> <li>7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol> |  |  |
| <u>Anlagen:</u>  |  |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>A) Termin- und Mittelbedarfsplan</li> <li>B) Übersichtslageplan (M 1:5000)</li> <li>C) Vorwegmaßnahmen, Lageplan</li> <li>D) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57 cl (Teil 1)</li> <li>E) Laufende Folgekosten</li> <li>F) Verursachte Folgekosten</li> </ol>                         |  |  |

## 1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Satzungsbeschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.12.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13515):

- „a) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57 cl (1. Teilbereich) Carl-Wery-Straße (beiderseits), Bahnlinie München - Giesing - Kreuzstraße (westlich), mögliche Trasse der Südanbindung Perlach und Arnold-Sommerfeld-Straße (nördlich) (Teiländerung der Bebauungspläne Nr. 57 ah und Nr. 57 ci)
- b) Aufhebung gemäß § 173 Abs. 3 Bundesbaugesetz (BBauG) übergeleiteter einfacher Bebauungspläne
- c) Wohnbebauung an der Carl-Wery-Straße statt eines Bau- / Gartenmarktes; Runder Tisch mit Grundstückseigentümer, Planungsreferat und BA 16; Antrag der Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen im BA 16 vom 17.09.2013 BA-Antrag Nr. 08-14 / B 05236 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach vom 01.10.2013  
- Satzungsbeschluss -“

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

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 04.12.2013 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl (1. Teilbereich) als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13515). Mit Vollzug des Bebauungsplanes wird die Carl-Wery-Straße zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Arnold-Sommerfeld-Straße hergestellt. Zusätzlich wird eine Busspur von der Arnold-Sommerfeld-Straße bis zum Busbahnhof Neuperlach Süd errichtet.

Um den Anschluss der Radverkehrsanlagen in der Carl-Wery-Straße nach Süden herzustellen, besteht ferner der Bedarf, die Carl-Wery-Straße zwischen Arnold-Sommerfeld-Straße und der Stadtgrenze zur Gemeinde Neubiberg zu ertüchtigen. Zur Erschließung der Neubaugebiete beidseits der Carl-Wery-Straße müssen durch das Baureferat noch ab September 2016 Vorwegmaßnahmen durchgeführt werden.

## 3. Bestandssituation

Vom S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd im Norden bis zur Therese-Giehse-Allee weist die Carl-Wery-Straße einen Querschnitt von ca. 37 Metern auf. Die beiden Richtungsfahrbahnen werden in der Mitte durch einen etwa 7 Meter breiten Grünstreifen getrennt. Je Richtung gibt es einen durchgängigen Geradeausfahrstreifen, an den Knotenpunkten weitet sich die Fahrbahn durch die erforderlichen Abbiegefahrstreifen entsprechend auf. Beidseitig des Straßenraums befinden sich Parkstreifen für Längsparker, Baumgräben sowie Geh- und Radwege.

Südlich des signalisierten Knotenpunkts Carl-Wery-Straße/Therese-Giehse-Allee verengt sich der Straßenquerschnitt auf ca. 22 Meter. Die Fahrbahn weist einen Fahrstreifen je Richtung auf, wobei im Zulauf zum Knoten Therese-Giehse-Allee in stadteinwärtiger Richtung die Fahrbahn um einen Linksabbiegefahrstreifen erweitert wird.

Im Abschnitt südlich der Therese-Giehse-Allee befindet sich westlich der Carl-Wery-Straße ein gemeinsamer Fuß- und Radweg. Dieser ist durch eine etwa 4 Meter breite Böschung von der Fahrbahn getrennt und liegt knapp einen halben Meter unterhalb des Straßenniveaus. Der ca. 2 Meter breite Weg, der sich über die Stadtgrenze hinaus fortsetzt, entspricht nicht einem standardgerechten Ausbau. Östlich der Fahrbahn existieren in diesem Abschnitt keine Geh- und Radwege, sodass der ohnehin zu schmale Weg auf der Westseite als Zweirichtungsradweg genutzt wird.

Östlich der Carl-Wery-Straße, südlich des Bahnhofs Neuperlach Süd, befindet sich ein P+R-Parkplatz mit 484 Stellplätzen auf einer überwiegend asphaltierten Fläche mit Ahornbestand. Der südliche Teil dieser Fläche wird bereits seit Ende Januar für die Baustelle des anschließenden MK2 genutzt.

Auf dem Areal der zukünftigen Allgemeinen Wohngebiete WA1 und WA2, westlich der Carl-Wery-Straße und südlich der Therese-Giehse-Allee, befindet sich derzeit eine Baugrube. Das Gelände liegt etwa 1 Meter tiefer im Vergleich zum Fahrbahnniveau.

#### 4. Grobkonzept

##### 4.1 Endausbau Carl-Wery-Straße

Als Folge aus dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl sind zusätzliche Quell- und Zielverkehre in der Carl-Wery-Straße zu erwarten. Die Carl-Wery-Straße befindet sich bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit und der bestehende Querschnitt der Straße ist auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ausgelegt. Um die Leistungsfähigkeit sicherzustellen, ist ein Ausbau der Carl-Wery-Straße und der Knotenpunkte erforderlich.

Die Carl-Wery-Straße wird im Abschnitt zwischen Therese-Giehse-Allee und Arnold-Sommerfeld-Straße von zwei auf vier Fahrstreifen erweitert. Der Straßenquerschnitt weist gemäß Bebauungsplan eine Breite von 44,7 Metern auf. Die Richtungsfahrstreifen werden durch einen Mittelteiler getrennt. Die Kreuzung mit der Therese-Giehse-Allee wird mit der geplanten Einfahrt des MK1 (P+R) und MK2 als signalisierter vierarmiger Knotenpunkt ausgebaut. Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes wird der nördliche Zu- und Ablauf angepasst und erweitert. Für die Aufweitungen und Flächenumverteilungen sind im gesamten Straßenbaumgriff etwa 30 Baumfällungen notwendig.

Südlich der Therese-Giehse-Allee wird die Straße mit beidseitigen Gehwegen, neuen Radverkehrsanlagen und einem Baumgraben versehen. Hier ist eine alleeartige Begrünung mit Baumpflanzungen geplant. Zusätzlich sind Längsparkplätze vorgesehen.

Gemäß den Vorgaben des Bebauungsplanes muss innerhalb des Mittelteilers der Carl-Wery-Straße eine Trasse für eine mögliche Stadtumlandbahn (SUB) freigehalten werden, deren zeitliche Umsetzung bislang ungewiss ist. Bis dahin wird, entsprechend dem Wunsch der Stadtwerke München GmbH, in gleicher Lage eine Busspur in beide Richtungen gebaut (für derzeit 6 Buslinien). Die Einrichtung einer Busspur auf der Trasse der Stadtumlandbahn ist mit den Vorgaben des Bebauungsplanes vereinbar.

Aufgrund der begrenzten räumlichen Möglichkeiten wird auf Kunst am Bau verzichtet.

Für eine auch über den Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 57 cl Teil 1 hinaus (Richtung Süden) schlüssige Radverkehrsführung sind die Radverkehrsanlagen der Carl-Wery-Straße auch südlich der Einmündung der Arnold-Sommerfeld-Straße weiterzuführen. Hierzu muss untersucht werden, inwieweit die bestehende Fahrbahn verbreitert werden kann, um den Radfahrstreifen in beide Richtungen markieren zu können.

Dies steht im Zusammenhang mit einem funktionierenden Anschluss der geplanten Radverkehrsanlagen an die über die Stadtgrenze zur Gemeinde Neubiberg hinaus fortführende Wegeverbindung. Hierzu ist der weitere Verlauf einschließlich der erforderlichen Anpassungen mit dem Landratsamt München abzustimmen. Über das Ergebnis wird das Baureferat im Rahmen der Projektgenehmigung berichten.

#### 4.2 Vorwegmaßnahmen: Baumfällungen, Spartenverlegungen, wegemäßige Erschließung

In der Carl-Wery-Straße südlich der Therese-Giehse-Allee sind im derzeitigen Ausbauzustand, abgesehen von einer Stromleitung, noch keine Sparten vorhanden (Kanal, Fernwärme, Fernkälte, Gas, Wasser). Der Endausbau der Carl-Wery-Straße wird erst nach der Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen erfolgen. Um den rechtzeitigen Anschluss und damit die Versorgung der Neubaugebiete sicherzustellen, werden, ausgelöst durch die Terminalschiene der beidseitig der Carl-Wery-Straße angrenzenden Hochbaumaßnahmen, bereits ab September 2016 Vorwegmaßnahmen im Straßenraum erforderlich. Diese sind unbedingt notwendig, um die baulichen Voraussetzungen für die Spartenverlegungen und den Anschluss der geplanten Gebäude an Kanal, Fernwärme, Fernkälte, Gas, Wasser, Strom sowie die wegemäßige Erschließung sicherzustellen. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich im Einzelnen um:

- Fällung von ca. 13 Bäumen entlang der Carl-Wery-Straße im Bereich des P+R-Parkplatzes und der Neubaugebiete im Zuge der Baufeldfreimachung und -erschließung sowie im Vorfeld der Spartenverlegung. Die Baumfällungen werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden ab Oktober 2016 durchgeführt.
- Aufschüttung des Bereichs westlich der bestehenden Fahrbahn der Carl-Wery-Straße zwischen Therese-Giehse-Allee und Arnold-Sommerfeld-Straße und Herstellung der zukünftigen stadtauswärtigen (westlichen) Fahrbahn im Unterbau. Die zukünftigen Gehbahnen werden ebenfalls im Unterbau hergestellt, um den Raum für die endgültigen Spartenlagen zu schaffen.
- Bau von Gehwegen östlich und westlich der Carl-Wery-Straße für die fußläufige Erschließung der Baugebiete und als Verbindung zum S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd. Der westliche Gehweg schließt im Süden auf Höhe der Arnold-Sommerfeld-Straße an den bestehenden Geh- und Radweg zwischen Therese-Giehse-Allee und Arnold-Sommerfeld-Straße an. Dieser Weg bleibt als Zweirichtungsradweg erhalten.
- Anschluss der Baugebiete MK1 und MK2 an den Knotenpunkt Therese-Giehse-Allee / Carl-Wery-Straße und Ergänzung der Lichtsignalanlage.
- Anschluss der Baugebiete WA1 und WA2 an die Carl-Wery-Straße inklusive einer neuen Lichtsignalanlage.

#### 4.3 Vorwegmaßnahme: temporärer Parkplatz

Im Zuge der beginnenden Arbeiten im Baugebiet östlich der Carl-Wery-Straße wird der südliche Teil der bestehenden P+R-Anlage für die Baustelle genutzt und ist bereits seit Ende Januar 2016 dauerhaft geschlossen. Folglich steht etwa ein Drittel der Kapazität des Parkplatzes nicht mehr zur Verfügung. Die übrigen Stellplätze können weiterhin genutzt werden.

Als Kompensationsmaßnahme für die wegfallenden Parkplätze der hoch ausgelasteten P+R-Anlage wird bis zum endgültigen Ausbau der Carl-Wery-Straße im öffentlichen Straßenraum ein temporärer Parkplatz im Bereich der späteren westlichen Fahrbahn der Carl-Wery-Straße mit insgesamt ca. 115 Parkplätzen errichtet. Der Bau des temporären Parkplatzes erfolgt nach Herstellung des frostsicheren Unterbaus für den endgültigen Ausbau der Carl-Wery-Straße und in Abhängigkeit von den Spartenverlegungen in diesem Bereich.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans soll an Stelle der bestehenden P+R-Anlage zu einem späteren Zeitpunkt eine moderne, mehrgeschossige P+R-Parkgarage gebaut werden, die mit ca. 780 Stellplätzen ein deutlich größeres Angebot an Abstellmöglichkeiten bieten wird als der bisherige Parkplatz.

#### 5. Dringlichkeit

Die Fertigstellung der Wohngebäude westlich der Carl-Wery-Straße (WA1, WA2) durch die FA. GEWOFAG ist derzeit für Ende 2017 geplant. Mit der Bebauung von Teilen der östlichen Flächen (MK1, MK2) wurde bereits im Frühjahr 2016 begonnen, die Fertigstellung (Hotel) ist für Mitte 2017 geplant.

Für die beschriebenen Vorwegmaßnahmen, ausgelöst durch die angrenzenden Hochbaumaßnahmen und die hohe Auslastung der P+R-Anlage, besteht eine hohe Dringlichkeit. Diese sind unbedingt ab September 2016 notwendig. Die Baumfällungen werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden ab Oktober 2016 durchgeführt. Das Baureferat wird nach Beschlussfassung mit den Vorbereitungen zu den Vorwegmaßnahmen beginnen.

Die endgültige Herstellung der Carl-Wery-Straße ist nach aktuellem Stand für das Jahr 2019 geplant.

#### 6. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die rechtlichen Bauvoraussetzungen wurden durch das erfolgte Bebauungsplanverfahren geschaffen.

Die Carl-Wery-Straße, bisher als Staatsstraße im Eigentum des Freistaats Bayern, wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens an die Stadt München übertragen. Weitere Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien, die sich noch nicht im städtischen Eigentum befinden, müssen im weiteren Verlauf von der Landeshauptstadt München erworben werden. Hierzu wird derzeit vom Kommunalreferat ein Umlegungsverfahren durchgeführt.

## 7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

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

Danach ergibt sich für das Projekt eine Kostenobergrenze von 11.000.000 €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1.000.000 € enthalten.

Die Kosten für die notwendigen vorgezogenen Maßnahmen in Höhe von 1.900.000 € sind in den Projektkosten enthalten.

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.

Einmalig verursachte Folgekosten für Spartenverlegungen fallen in Höhe von 86.700 € an. Die laufenden Folgekosten erhöhen sich um 330.000 € jährlich.

Das Gesamtprojekt ist nach Maßgabe der "Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) 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.

Aufgrund eines Umlegungsverfahrens für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl Teil 1 werden voraussichtlich keine Erschließungsbeiträge erhoben.