

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl Teil 1

Carl-Wery-Straße
zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Stadtgrenze

im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Antrag zu TOP 4.1.3: Bäume versetzen statt fällen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06308
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach
vom 11.01.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11969

Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (VB) Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit Vollzug des Bebauungsplanes Nr. 57cl wird die Carl-Wery-Straße zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Arnold-Sommerfeld-Straße hergestellt.
Inhalt	Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen einmalig 19.800.000 Euro ab dem Jahr 2024.

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 19,8 Mio. Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 19,8 Mio. Euro eingehalten wird. 3. Der Antrag Nr. 20-26 / B 06308 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach vom 11.01.2024 ist damit satzungsgemäß behandelt.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> • Park & Ride-Parkplatz Neuperlach Süd • S-Bahnhof und U-Bahnhof Neuperlach Süd • Therese-Giehse-Allee • Arnold-Sommerfeld-Straße
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbezirk 16 Ramersdorf - Perlach • Carl-Wery-Straße zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Stadtgrenze

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl Teil 1

Carl-Wery-Straße
zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Stadtgrenze

im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Antrag zu TOP 4.1.3: Bäume versetzen statt fällen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06308
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach
vom 11.01.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11969

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Sachstand	1
2. Projektbeschreibung	3
3. Bauablauf und Termine	7
4. Kosten	8
5. Finanzierung	9
II. Antrag der Referentin	11
III. Beschluss	11

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl Teil 1

Carl-Wery-Straße
zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und Stadtgrenze

im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Antrag zu TOP 4.1.3: Bäume versetzen statt fällen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06308
des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach
vom 11.01.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11969

Anlagen

Anlage 1: Übersichtslageplan

Anlage 2: Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Anlage 3: Stellungnahme Bezirksausschuss 16 mit BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06308

Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Der Bebauungsplan Nr. 57cl Teil 1 wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.12.2013 als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13515). Mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 31.03.2014 ist der Bebauungsplan rechtsverbindlich.

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 26.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05366) das Bedarfsprogramm für den Aus- und Umbau der Carl-Wery-Straße gemäß Bebauungsplan zuzüglich des Ausbaus der Geh- und Radwegverbindung bis zur Stadtgrenze genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Ein für die Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen maßgebliches Planungsziel des Bebauungsplanes Nr. 57cl Teil 1 ist die Errichtung einer Trasse innerhalb des Mittelteilers für eine mögliche Stadtumlandbahn (SUB), deren zeitliche Umsetzung noch offen ist. Entsprechend dem Wunsch der Stadtwerke München GmbH wird in gleicher Lage eine Busspur in Mittellage für derzeit 6 Buslinien errichtet.

Aufgrund der Verkehrsmehrung durch die zusätzliche Bebauung wurde im Bebauungsplan des Weiteren die Notwendigkeit des vierspurigen Ausbaus der Carl-Wery-Straße für den MIV, insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Therese-Giehse-Allee, begründet. Die Aktualität der Bedarfe wurde beim Mobilitätsreferat befragt und bestätigt.

Als Vorwegmaßnahme wurden im Jahr 2017 durch das Baureferat auf der Westseite der Carl-Wery-Straße, südlich der Therese-Giehse-Allee, Flächen für die provisorische Nutzung als Park+Ride-Parkplatz hergestellt. Dieser Parkplatz diente seither als Provisorium, während auf der Ostseite der Carl-Wery-Straße direkt südlich des S- und U-Bahnhofes (MK1) durch die Stadtwerke München GmbH und der P+R Park & Ride GmbH der Neubau einer P+R-Anlage erfolgt. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Nutzungsaufnahme des Neubaus der P+R-Anlage für Anfang 2024 anvisiert. Anschließend werden die bisher provisorisch als Parkplatz genutzten Flächen westlich der Carl-Wery-Straße wieder frei und Teil des hier vorgestellten Aus- und Umbaus der Carl-Wery-Straße.

Die Planung für den Aus- und Umbau der Carl-Wery-Straße wurde zuletzt entsprechend den Leitlinien zur Umsetzung des Radentscheids München (LERA REM) überarbeitet. Das Ziel dieser Tektur – die Schaffung von attraktiven Radverkehrsverbindungen in den Regelbreiten der entsprechenden Netzkategorien – wird mit der hier vorgestellten Planung erreicht.

Zusammen mit der Errichtung von breiten Gehwegen, barrierefreien und gesicherten Querungsstellen sowie der Busspur in Mittellage inklusive einer neuen Haltestelle wird ein attraktives Nahverkehrsangebot für die neu entstandene Wohnbebauung sowie die neue Berufsschule geschaffen. Es entsteht eine lückenlose Nahverkehrsinfrastruktur vom S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd bis über die Stadtgrenze hinaus.

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

2. Projektbeschreibung

Abschnitt zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd bis Therese-Giehse-Allee

Plan 1

Umgestaltung des Straßenraums:

Die Carl-Wery-Straße wird in diesem Abschnitt neu aufgeteilt: Der begrünte Mittelteiler wird zugunsten einer Busspur in Mittellage aufgelöst. Diese Trasse kann perspektivisch für die SUB genutzt werden. Die Busspur wird beidseitig durch Grünstreifen baulich von den Fahrstreifen getrennt. Soweit es die örtlichen Gegebenheiten und die Lage der vorhandenen Sparten (insbesondere Kanal und Fernwärme) zulassen, werden auf diesen Grünstreifen Bäume gepflanzt. Die Anzahl der Fahrstreifen für den MIV bleiben bestehen. Am Fahrbahnrand werden auf beiden Straßenseiten Parkbuchten inklusive Behindertenstellplätze und straßenbegleitende Baumgräben auf Grundlage des Bebauungsplans vorgesehen. Beidseitig werden bauliche, radentscheidskonforme Radwege mit einer Breite von 2,30 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen errichtet und erschließen die neue B+R-Anlage am S- und U-Bahnhof Neuperlach. Zudem werden die bestehenden Gehbahnen beider Seiten auf 2,50 m im Westen und bis zu 3,50 m im Osten verbreitert. Im Osten wird mit dieser Dimensionierung der Gehbahn das zu erwartende, teilweise pulkartige Fußverkehrsaufkommen zwischen S- und U-Bahnhof Neuperlach Süd und der neuen Berufsschule aufgefangen.

Die Zu- und Ausfahrt Carl-Wery-Straße/Busbahnhof der Haltestelle Neuperlach Süd wird umgestaltet und signaltechnisch geregelt.

Die Querungsstelle südlich des Bahnhofs wird baulich optimiert, barrierefrei ausgestaltet, signalisiert und um eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr ergänzt, u. a. für die o. g. B+R-Anlage. Auf der östlichen Straßenseite sind in unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle 2 Behindertenstellplätze geplant.

Die Kreuzung mit der Therese-Giehse-Allee wird zusammen mit der geplanten Einfahrt des MK1 (P+R) und MK2 gemäß Bebauungsplan als signalisierter vierarmiger Knotenpunkt für alle Verkehrsarten ausgebaut. Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes sowie für eine sichere Führung von Abbiegeverkehr über die Busspur in Mittellage müssen die angrenzenden Verkehrsflächen darüber hinaus angepasst und erweitert werden: Der nördliche und südliche Zulauf zum Knotenpunkt erhalten jeweils drei Spuren (links, geradeaus, kombiniert rechts & geradeaus). In Fahrrichtung Norden erhält der Ablauf des Knotenpunktes zusätzlich einen Einfädelsstreifen für den weiteren einspurigen Verlauf der Carl-Wery-Straße.

Abschnitt Therese-Giehse-Allee bis Arnold-Sommerfeld-Straße

Plan 2

Endausbau Carl-Wery-Straße:

Die Carl-Wery-Straße wird im Abschnitt zwischen Therese-Giehse-Allee und Arnold-Sommerfeld-Straße gemäß Bebauungsplan von zwei auf abschnittsweise bis zu vier Fahrstreifen erweitert.

Ähnlich wie im vorhergehend beschriebenen Straßenabschnitt wird die Busspur in Mittellage beidseitig durch Grünstreifen baulich von den angrenzenden MIV-Fahrbahnen getrennt. Hier können zusätzliche Baumpflanzungen realisiert werden. Die beidseitigen Gehbahnen werden bis zu 3,50 m breit und neue, radentscheidskonforme Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 2,50 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen werden gebaut. Dass die östliche Gehbahn bis an die Einmündung Arnold-Sommerfeld-Straße weitergeführt werden kann, ist dem erfolgreichen Grunderwerb von notwendigen Flurstücksteilflächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durch das Kommunalreferat zu verdanken. Die fahrbahnbegleitenden Grünstreifen erhalten Baumpflanzungen in Kombination mit Entwässerungsmulden. Dies ermöglicht die Umsetzung des Schwammstadtprinzips und zugleich den Schutz der staunässeempfindlichen Wurzelbereiche. Zusätzlich können zwischen Therese-Giehse-Allee und der Zufahrt zu WA1/WA2 und MK2 Längsparkplätze errichtet werden.

An der Kreuzung mit der Zufahrt des WA1/WA2 sowie mit der südlichen Zufahrt zum MK2 entsteht ein signaltechnisch geregelter Knotenpunkt mit einer neuen barrierefreien Bushaltestelle und zwei gesicherten Fußgängerüberquerungen. Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts sowie für eine sichere Führung von Abbiegeverkehr über die Busspur in Mittellage sieht das Mobilitätsreferat für beide Fahrtrichtungen der Carl-Wery-Straße jeweils drei Spuren an den Zuläufen vorgesehen (links, geradeaus, kombiniert rechts & geradeaus).

Im weiteren Verlauf Richtung Süden wird der Verkehr mittels eines Einfädelsstreifens auf die dann einspurige Carl-Wery-Straße geführt. Kurz nördlich der Kreuzung mit der Arnold-Sommerfeld-Straße / Rotkäppchenstraße werden der ÖPNV und der MIV in Fahrtrichtung Süden auf eine gemeinsame Fahrspur zusammengeführt. Diese Schnittstelle wird entsprechend signaltechnisch geregelt.

Der Knotenpunkt Carl-Wery-Straße/Arnold-Sommerfeld-Straße/Rotkäppchenstraße ist entsprechend der derzeit gültigen planungsrechtlichen Festsetzungen sowie der Flächenverfügbarkeit innerhalb der Straßenbegrenzungslinien geplant. Es erfolgt ein Anschluss an die bestehenden Verkehrsflächen der Arnold-Sommerfeld-Straße und der Rotkäppchenstraße.

In der Carl-Wery-Straße selbst wird im Bereich des Knotenpunktes der Straßenquerschnitt in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat von Ost nach West wie folgt aufgeteilt:

Dank des erfolgreichen Grunderwerbs auf der Ostseite der Carl-Wery-Straße kann neben dem Radweg auch eine Gehbahn bis nördlich der Arnold-Sommerfeld-Straße geführt werden. Ab südlich der Arnold-Sommerfeld-Straße kann mangels Flächenverfügbarkeit lediglich ein Radweg gebaut werden; die Gehbahn kann auf der Ostseite nicht mehr fortgeführt werden.

Um den Fuß- und Radverkehr in allen Wegebeziehungen dennoch schlüssig anzubinden, sind in der Fahrbahnmitte zwischen den jeweils 3,5 m breiten Fahrspuren zwei 2,5 m breite Querungsiseln vorgesehen. Für das Linksabbiegen des MIV in die Arnold-Sommerfeld-Straße ist zwischen den Querungsiseln eine Abbiegespur vorhanden.

Auf der Westseite der Carl-Wery-Straße sind getrennte Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr vorhanden. Allerdings müssen diese mangels Flächenverfügbarkeit im direkten Knotenbereich auf kurzem Abschnitt untermaßig ausgeführt werden. Direkt südlich des Knotenpunktes werden Fuß- und Radweg deutlich aufgeweitet (siehe nächster Abschnitt, Plan 3).

Abschnitt Arnold-Sommerfeld-Straße bis zur Stadtgrenze

Plan 3

Erweiterung Radverkehrsanlagen

In diesem Abschnitt wird der Busverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, weshalb eine Fahrbahnbreite von 6,50 m eingeplant ist.

Der bestehende westliche gemeinsame Geh- und Radweg wird aufgelöst und beide Verkehrsarten werden künftig baulich getrennt voneinander geführt. Wie im Bestand wird es aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und Straßenraumbreite ausschließlich auf der Westseite eine Gehbahn geben, die nun aber auf 2,50 m – 3,35 m verbreitert werden kann.

Die baulichen, radentscheidskonformen Radverkehrsanlagen werden südlich der Arnold-Sommerfeld-Straße bis zur Grenze mit der Gemeinde Neubiberg beiderseits der Fahrbahn in einer Breite von 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen weitergeführt und anschließend an den Bestand angeschlossen.

Direkt nördlich der Zwergerstraße ist die Planung vorbehaltlich noch laufender Gespräche mit der Gemeinde Neubiberg über notwendigen Grunderwerb zu verstehen.

Entwässerung

Plan 1-3

Umfangreicher Neubau von Versickerungsanlagen

Die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsflächen soll gemäß den Prinzipien der Schwammstadt künftig überwiegend durch Versickerung erfolgen. Soweit möglich, wird die Versickerung von Niederschlagswasser über Mulden abgewickelt. Diese Mulden sind insbesondere in Plan 2 im Grünstreifen zwischen Busspur und Fahrbahn sowie in den fahrbahnbegleitenden Grünstreifen eingeplant. Die Standorte der Mulden und Baumpflanzungen sind aufeinander abgestimmt, um sowohl das Schwammstadtprinzip als auch möglichst viele Straßenbäume – deren Wurzeln keine Staunässe vertragen – in der Planung zu integrieren. In Bereichen, in denen die Muldenflächen allein für die angeschlossenen Einzugsflächen nicht ausreichen, werden als Zusatzüberläufe Sickerschächte nachgeschaltet.

In Bereichen, in denen aus Platzgründen keine Mulden möglich sind, erfolgt die Versickerung vollständig über Sickerschächte mit vorgeschalteten Absetzschächten. Nur im nördlichen Bereich, direkt an der Zu- und Ausfahrt Carl-Wery-Straße / Busbahnhof der Haltestelle Neuperlach Süd wird die Fahrbahn des Individualverkehrs aus technischen Gründen über wenige Sinkkästen an den vorhandenen Straßenwasserkanal angeschlossen.

Für das geplante Entwässerungskonzept wurde über das Referat für Klima- und Umweltschutz beim Wasserwirtschaftsamt ein Antrag auf Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen in den Untergrund gestellt. Dieser Antrag wurde durch das Wasserwirtschaftsamt mit Bescheid vom 28.12.2022 genehmigt.

Auswirkungen

Die umfangreiche Umgestaltung des Straßenraumes der Carl-Wery-Straße macht die Fällung von 50 Bäumen notwendig. 10 weitere Fällungen werden im weiteren Projektverlauf vertieft geprüft und nach Möglichkeit vermieden. Im Projektumgriff ist die Neupflanzung von 98 Bäumen geplant. Die Baumbilanz ist stark positiv mit 38 zusätzlichen Bäumen.

Der überwiegende Hauptteil der Fällungen erfolgt im nördlichen Projektabschnitt zwischen S- und U-Bahnhof und Therese-Giehse-Allee (Plan 1). Die hohe Anzahl der hier notwendigen Fällungen ist darin begründet, dass der Straßenraum zwischen den Straßenbegrenzungslinien komplett neu gestaltet wird.

Auf der Westseite der Carl-Wery-Straße müssen im nördlichen Abschnitt Bäume gefällt werden, die auf den Flächen der zukünftigen Geh- und Radwege liegen. Außerdem werden direkt nördlich der Therese-Giehse-Allee bisher unbebaute Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien für die Neuanlage von Geh-, Radweg und Fahrbahn beplant.

Gemäß den Vorgaben des Bebauungsplanes muss innerhalb des Mittelteilers der Carl-Wery-Straße eine Trasse für eine mögliche Stadtumlandbahn freigehalten werden, deren zeitliche Umsetzung offen ist. Bis dahin wird, entsprechend dem Wunsch der Stadtwerke München GmbH, in gleicher Lage eine Busspur in beide Richtungen gebaut. Hierfür muss der bestehende begrünte Mittelteiler mit Baumstandorten weichen.

Auf der Ostseite der Carl-Wery-Straße werden im nördlichen Abschnitt die Flächen für Geh- und Radweg entsprechend der Planungsleitlinien REM und Vorgaben des Mobilitätsreferates erweitert. Die Linie der westlichen Einfassung des neuen Radweges muss hierfür um max. ca. 0,5 m in Richtung Bestandsbaumgraben verschoben werden. Durch diesen Eingriff im Wurzelraum, sehr nah an den Stämmen der Bestandsbäume, ist eine Schädigung von insgesamt 10 Bäumen nicht auszuschließen. Die Bäume in diesem Bereich müssen gegebenenfalls gefällt werden und durch ortsnahe Ersatzpflanzungen ersetzt werden. Das Baureferat wird für diese 10 Bäume auf der Ostseite der Carl-Wery-Straße allerdings im weiteren Planungsverlauf in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat prüfen, ob die Breiten von Geh- und Radweg marginal verringert werden können und die Höhenlage der Verkehrsflächen (Ausführungsplanung) einen Erhalt der betroffenen Bäume zulässt. Wenn dies möglich ist, wird die Planung entsprechend leicht angepasst. Darüber hinaus wird im weiteren Planungsverlauf auch geprüft, ob ein Teil der Bäume entnommen und verpflanzt werden kann, sofern die Größe der Gewächse und deren Gesundheitszustand dies zulassen.

Die Planung der neuen 98 Baumstandorte erfolgt unter Berücksichtigung von oberflächlichen sowie unterirdischen Zwangspunkten. Die Standorte sind so gewählt, dass die technisch notwendigen Abstände zu bestehenden Spartenleitungen (insbesondere Kanal und Fernwärme) gewahrt sind und die durchwurzelbaren Räume groß genug für vitale Baumstandorte sind. Wo möglich, werden Baumstandorte durch den zusätzlichen Einsatz von Wurzelschutzmaßnahmen realisiert.

Im Bestand sind aktuell innerhalb des öffentlichen Straßenraumes 45 Pkw-Parkplätze vorhanden, darunter kein Behindertenstellplatz. Die Planung sieht die Schaffung von 59 Pkw-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum vor. Dies ist analog dem Bebauungsplan durch die fortlaufende Intensivierung der Bebauung und Nutzung begründet. Zwei Behindertenparkplätze werden neu geschaffen. Zusätzlich wird auf Anregung des Städtischen Beraterkreises für barrierefreies Planen und Bauen die Situierung zweier bestehenden Behindertenparkplätze unter dem Brückenbauwerk der S-Bahn verbessert, indem die Parkplätze weiter nach Süden verlegt werden, um die Distanz zur Rampe auf den Gehweg zu verkürzen.

Der provisorische P+R-Parkplatz auf der Westseite der Carl-Wery-Straße im Bereich der Gewofag-Siedlung wird, wie vorgesehen, aufgelöst, da mit Abschluss des Neubaus der S-Bahn-nahen P+R-Anlage die Notwendigkeit für das Provisorium entfällt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat haben der Planung zugestimmt.

3. Bauablauf und Termine

Aufgrund der Notwendigkeit von teilweise umfangreichen Spartenumlegungen sind zunächst vorbereitende Arbeiten des Baureferates im Bereich der neuen Gehbahn auf der Ostseite südlich der Zufahrt zu WA1/WA2 und MK2 sowie im Bereich der Gehbahn und des Radweges auf der Westseite der Carl-Wery-Straße im Abschnitt zwischen Arnold-Sommerfeld-Straße und Zwergerstraße erforderlich. Hier werden jeweils der Oberboden abgetragen, falls nötig L-Steine gesetzt und die Flächen abschließend mit Kies aufgefüllt. Diese Bautätigkeiten werden ab Mitte 2024 durchgeführt.

Im Anschluss erfolgt die eigenverantwortliche Umlegung von Versorgungsleitungen durch die zuständigen Spartenräger bis voraussichtlich Ende 2024.

Nach Abschluss dieser vorbereitenden Arbeiten erfolgt die Hauptbautätigkeit zum Aus- und Umbau der Carl-Wery-Straße ab dem 2. Quartal 2025.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den Baubeginn Mitte 2024 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

4. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung erstellt.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 19,8 Mio. €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1,8 Mio. € enthalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit der Kostenobergrenze von 19,8 Mio. € zu entscheiden.

Die Risikoreserve in Höhe von 1,8 Mio. € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Kostenberechnung	18,0 Mio. €
Risikoreserve (ca. 10 % nach fachlicher Beurteilung ausreichend)	1,8 Mio. €
	<hr/>
Kostenobergrenze	19,8 Mio. €

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). Die Projektkosten in Höhe von 19,8 Mio. € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Im Zuge der Maßnahme sind Spartenumlegungen durch die Stadtwerke München GmbH erforderlich. Nach Kostenteilung betragen die einmalig verursachten Folgekosten für das Baureferat ca. 98.000 €.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich um jährlich 164.880 €, da sich die vorhandene Verkehrsfläche durch die Erweiterung auf bisher unbeplante bzw. neu erworbene Flächen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien vergrößert.

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

Nachrichtlich:

Im Zuge der zuvor beschriebenen Maßnahme ist zudem eine Sanierungsmaßnahme in der Höhe von ca. 2,2 Mio. € vorgesehen. Diese wird über den Straßenunterhalt finanziert.

5. Finanzierung

Die Maßnahme ist mit den Projektkosten im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 in der Investitionsliste 1 unter der Maßnahmennummer 6300.1255, Rangfolge 207, enthalten.

Die Baumaßnahme ist nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“ (RZStra), nach Maßgabe der „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr“ (RZÖPNV) sowie nach Maßgabe der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ (KRL) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)“ voraussichtlich zuwendungsfähig. Die zu erwartenden Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) und der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klima (KRL). Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Das Mobilitätsreferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Dem Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach wurde die Planung im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse gemäß § 9 der Satzung für die Bezirksausschüsse vorgelegt. In seiner Sitzung am 11.01.2024 stimmte der Bezirksausschuss der Planung grundsätzlich zu (siehe Anlage 3).

Zu den unter Punkt 2 in der Stellungnahme des Bezirksausschusses formulierten Prüfaufträgen teilt das zuständige Mobilitätsreferat mit:

- a) Es wird gebeten zu prüfen, ob die Wendekapazitäten (stadteinwärts) am Knotenpunkt Therese-Giehse-Allee / Carl-Wery-Straße tatsächlich ausreichend sind.

Antwort:

Die Linksabbieger aus der nördlichen Carl-Wery-Straße in das Parkhaus oder wendende Fahrzeuge am Knotenpunkt Therese-Giehse-Allee / Carl-Wery-Straße werden eigensignalisiert und verkehrsabhängig gesteuert.

Somit können sie ihre Freizeit mithilfe der Induktionsschleifen anpassen.

- b) Es wird gebeten, gemeinsam mit den Stadtwerken dafür Sorge zu tragen, dass die vorhandenen Elektroladesäulen entlang der Carl-Wery-Straße nach dem Umbau wieder im öffentlichen Straßenraum situiert werden.

Antwort:

Entsprechend den übersandten Planungsunterlagen des Baureferats sollen die beiden Ladesäulen um ca. 40 m nach Nordwesten versetzt werden. Dem Wunsch des BA 16 wird laut Planungsunterlage entsprochen.

- c) Es wird gebeten sicherzustellen, dass sämtliche Lichtzeichenanlagen das System Busbeschleunigung integrieren.

Antwort:

Die Busse werden an allen Lichtsignalanlagen beschleunigt betrieben.

Darüber hinaus hat der Bezirksausschuss noch Forderungen gestellt, die über die vorgelegte Projektplanung des Baureferates hinausgehen und damit nicht Bestandteil dieser Beschlussvorlage sind. Die Forderungen sind als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt und wurden durch den Bezirksausschuss bereits direkt an die zuständigen Referate adressiert. Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf -Perlach fordert den Stadtrat und die zuständigen Referate zudem auf, eine umsetzbare Gesamtplanung für Neuperlach Süd vorzulegen, die den Potenzialen dieses Quartiers gerecht wird und eine leistungsfähige, zeitgemäße Abwicklung der Verkehrsströme garantiert. Dabei werden seitens des Bezirksausschusses stadt- und verkehrsplanerische Defizite moniert (Ziffer 5 des BA-Beschlusses).

Des Weiteren hat der Bezirksausschuss dem ebenfalls in der Anlage 3 beigelegten Antrag „Bäume versetzen statt fällen“ (BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06308), der im Zuge der Anhörung gestellt wurde, einstimmig zugestimmt. Wie in der Beschlussvorlage dargestellt, wird im weiteren Planungsverlauf geprüft, ob ein Teil der Bäume entnommen und verpflanzt werden kann, sofern die Größe der Gewächse und deren Gesundheitszustand dies zulassen. Somit kann unter Maßgabe der vorstehenden Ausführungen dem Antrag entsprochen werden.

Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herr Stadtrat Schönemann, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

Der Bauausschuss beschließt als vorberatender Ausschuss:

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 19,8 Mio. € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze in Höhe von 19,8 Mio. € eingehalten wird.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / B 06308 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf - Perlach vom 11.01.2024 ist damit satzungsgemäß behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An die Stadtwerke München VersorgungsGmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/VI-S, T 1/VI-OBL, T 2, T 3, TZ, TZ 3, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1

Am
Baureferat - RG 4