

Projekthandbuch 1 (PHB 1)		Seite 1
Projektname: Wolfratshauer Straße		
zusätzliche örtliche Bezeichnung: zwischen Josephinenstraße und Siemensallee		
Projekt-Nr: 100531	Maßnahmeart: Erstmalige Herstellung	
Baureferat - HA Tiefbau Abt. Straßenplanung und -bau T1/PM	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2017 - 2021, IL 1, 6300.1005 (RF 60)	
Datum / Telefon August 2017 / 233-61100	Projektkosten (Kostenschätzung) 8.500.000 €	

Gliederung des PHB 1

1. Bisherige Befassung des Stadtrates
2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)
3. Planungskonzept (Variantenuntersuchung, Vorzugsvariante)
4. Besondere Anforderungen
5. Dringlichkeit
6. Rechtliche Bauvoraussetzungen
7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Anlagen:

- A) Termin- und Mittelbedarfsplan
- B) Einmalige Folgekosten
- C) Übersichtslageplan
- D) Querschnitte
- E) Projektplan

1. Bisherige Befassung des Stadtrates

Der Stadtrat war bisher mit diesem Projekt noch nicht gesondert befasst, jedoch indirekt in der Befassung mit dem Anschlussprojekt Wolfratshauer Straße zwischen Siemensallee und Rupert-Mayer-Straße.

Im Beschluss des Bauausschusses vom 18.10.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 01683) zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Wolfratshauer Straße zwischen der Siemensallee und dem Schmiedberg ist dargelegt, dass das Baureferat für den nach Süden hin anschließenden Bereich bis zur Josephinenstrasse, im Rahmen eines gesonderten Projektes, die Machbarkeit zur Realisierung einer durchgehenden baulichen Radwegverbindung prüft.

2. Bedarf (Anlass, Notwendigkeit und Umfang)

Mit der Erschließung des Baugebietes westlich der Wolfratshauer Straße (ehemaliges Siemens-Areal) sind mehrere tausend Einwohner dieser Region zugezogen. Dies erfordert den Ausbau der Wolfratshauer Straße. Dabei soll die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Die Wolfratshauer Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als überregionale Hauptverkehrsstraße im Primärnetz klassifiziert. Sie ist als Bundesstraße (B 11) gewidmet. Die Baulast liegt in diesem Bereich bei der Landeshauptstadt München. Eine Verkehrsstudie mit einem Prognosehorizont 2025 weist ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.500 KFZ / Tag aus. Die Wolfratshauer Straße ist schon jetzt mit einem relativ hohen Verkehrsaufkommen von ca. 19.000 KFZ / Tag belastet.

Sie ist eine wichtige stadtteilverbindende Radwegeverbindung und ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) zwischen der Siemensallee und der Noestraße als Hauptroute klassifiziert. In diesem Bereich ist auf der östlichen Straßenseite kein Geh- und auch kein Radweg vorhanden. Dazwischen sind Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer gezwungen, die Straße zu kreuzen oder aber auf die Straße oder die anschließenden Grünflächen auszuweichen. Auch im Weiteren fehlen auf der östlichen Straßenseite die Radwege. Auf der westlichen Seite ist lediglich ein gemeinsamer Geh- und Radweg von zum Teil zu geringer Breite vorhanden.

Die Wolfratshauer Straße wurde im Projektumgriff noch nicht erstmalig hergestellt. Da das Provisorium nur für einen begrenzten Zeitraum ausgelegt war, haben die Aufwendungen für den Unterhalt mittlerweile ein immer größeres Ausmaß angenommen. Die Verkehrssicherheit konnte nur durch größere Sanierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren aufrechterhalten werden.

Der Straßenzustandsbericht stuft die Wolfratshauer Straße zwischen der Josephinenstrasse und der Siemensallee größtenteils als vordringlich erneuerungsbedürftig ein. Mit der erstmaligen Herstellung können unwirtschaftliche Unterhaltsaufwendungen in Zukunft vermieden werden.

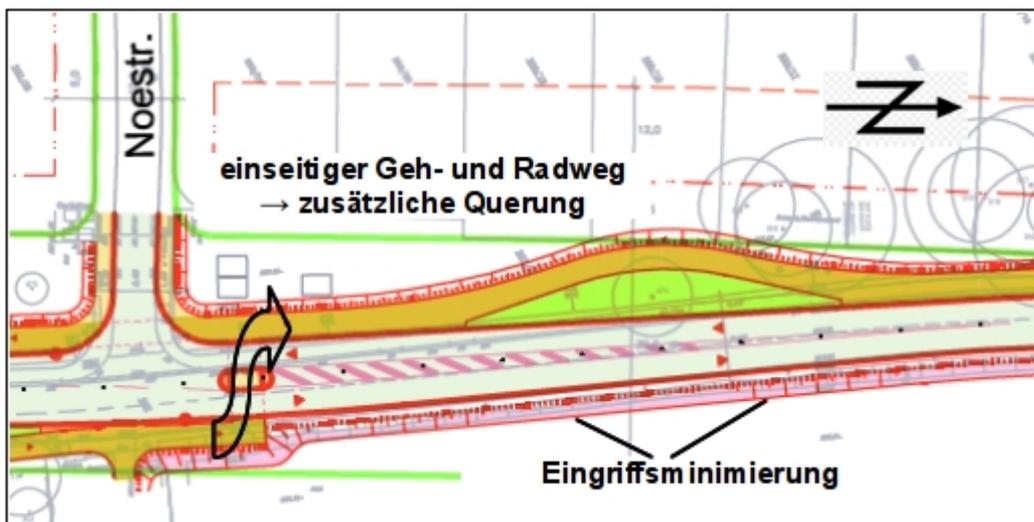
3. Planungskonzept

3.1. Variantenuntersuchung

Die Wolfratshäuser Straße verläuft im nördlichen Planungsabschnitt durch landwirtschaftlich genutzte Flächen, die den Status eines Landschaftsschutzgebietes besitzen. Im zentralen Teil des Planungsgebietes schließen sich beiderseits biotopkartierte und als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesene Bestände aus Laubwald bzw. gehölzbestandenen Parkanlagen (Krankenhaus Martha-Maria) an, die auch als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind. Im südlichen Teil des Planungsgebietes verläuft die Wolfratshäuser Straße durch Wohngebiete mit gepflegten Gärten. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Vorplanung Varianten untersucht, um die Eingriffe in naturschutzfachliche Flächen bzw. Fremdgrund soweit als möglich zu minimieren.

3.1.1. Variante mit einseitigem Geh- und Zweirichtungsradweg

Im Hinblick auf die Eingriffsminimierung stellt ein einseitiger Geh- und Radweg gerade im unbebauten Bereich nördlich der Noestraße eine denkbare Variante dar. Dieser würde, entsprechend dem Bestand, auf der westlichen Seite der Wolfratshäuser Straße liegen. Allerdings sind die Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Radfahrerinnen und Radfahrer ähnlich der heutigen Situation gezwungen, die Wolfratshäuser Straße zunächst im Bereich der Noestraße und dann im weiteren Verlauf am Knotenpunkt Siemensallee zu überqueren.



Variantenbewertung:

- Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung werden beidseitige Geh- und Radwege, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit, als zwingend notwendig erachtet.
- Die Wolfratshäuser Straße stellt in diesem Bereich eine wichtige stadtteilverbindende Radwegeverbindung dar, die nach dem Verkehrsentwicklungs-

plan Radverkehr (VEP-R) zwischen der Siemensallee und der Noestraße als Haupttroute klassifiziert ist.

- Ein beidseitiger Geh- und Radweg würde die letzte Lücke im bestehenden Geh- und Radwegverbund an der Wolfratshauer Straße schließen. Somit wäre ein durchgehender beidseitiger Geh- und Radweg zwischen Solln und der Innenstadt gegeben (Lückenschluss).
- Gemäß den Vorgaben im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1290 b ist ein beidseitiger Geh- und Radweg für die Wolfratshauer Straße vorgesehen.
- Neben dem Bezirksausschuss 19 fordern auch Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herr Stadtrat Michael Kuffer in ihren Anträgen Nr. 08-14 / A 02479 und Nr. 14-20 / A 02235 eine lückenlose beidseitige Radverkehrslösung.
- Die Regierung von Oberbayern hat im Rahmen eines Vorgesprächs hinsichtlich der Genehmigung des Projektes mitgeteilt, dass ein lückenloser beidseitiger Geh- und Radweg dem Planungsziel entspricht.
- Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Maßnahme ist dargelegt, dass der Eingriff für einen beidseitigen Geh- und Radweg entlang der Wolfratshauer Straße keine erhebliche Beeinträchtigung bzw. keinen Funktionsverlust hinsichtlich des Landschaftsbildes darstellt.

3.1.2. Variante mit lückenloser Entwässerung über städtischen Mischwasserkanal

Eine weitere Möglichkeit der Eingriffsminimierung besteht mit einer durchgehenden Kanallösung zur Entwässerung der geplanten Straßenverkehrsanlage. Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird im Bestand über Straßensinkkästen gefasst und dem vorhandenen Mischwasserkanal zugeleitet. Im Bereich zwischen der Beuerberger Straße und der Siemensallee ist jedoch kein Mischwasserkanal vorhanden. Daher erfolgt die Entwässerung derzeit über eine Schachtversickerung bzw. über das Bankett in das angrenzende Gelände. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung scheidet nach Angabe des Referates für Gesundheit und Umwelt sowie des Wasserwirtschaftsamtes eine Schachtversickerung aus. Stattdessen ist entweder eine Versickerung des Oberflächenwassers in seitlichen Mulden oder eine Einleitung in den städtischen Mischwasserkanal vorzusehen.

Die Abstimmungen mit der Münchner Stadtentwässerung hierzu haben ergeben, dass dem städtischen Mischwasserkanal nur eine Teilmenge (ca. 180 l/s) des anfallenden Niederschlagswassers ungedrosselt eingeleitet werden kann. Eine über diese Menge hinausgehende zusätzliche Einleitung von Niederschlagswasser ist ohne eine Zwischenspeicherung und Drosselung nicht möglich. Je nach Variante, mit ein- oder beidseitigem Geh- und Radweg, fallen ca. 400 l/s bzw. 440 l/s Niederschlagswasser an. Diese Mengen können vom Kanalnetz nicht direkt aufgenommen werden. Daher gilt es, das anfallende Niederschlagswasser in einem Stauraumkanal bzw. Regenrückhaltebecken zu sammeln, zwischenzuspeichern und dann gedrosselt (max. 180 l/s) dem bestehenden Mischwasserkanal zuzuleiten.

Die Untere Naturschutzbehörde teilte uns hierzu mit, dass aus Sicht von Natur und Landschaft ein Regenrückhaltebecken nur errichtet werden sollte, wenn es keine zumutbare Alternative gibt. Eine positive Wirkung im Naturhaushalt wird wegen der exponierten Lage und den hohen Störeinflüssen nicht erwartet.

Daher wurde im Weiteren die Variante mit dem Stauraumkanal vertieft untersucht. Gegenüber einer beidseitigen Radverkehrslösung mit Sickermulde kann der Eingriff in Fremdgrund mit einem Stauraumkanal um ca. 481 m² minimiert werden. Bei einer einseitigen Radverkehrslösung mit einem Stauraumkanal um ca. 912 m². Die Mehrkosten eines, je nach Variante mit ein- oder beidseitigem Geh- und Radweg, entsprechend dimensionierten Stauraumkanals, belaufen sich auf ca. 920.000 € bzw. ca. 1,0 Mio. €. Im Folgenden der Variantenvergleich Stauraumkanal anstelle von Muldenversickerung zwischen der Noestraße und der Siemensallee im Überblick.

Variantenvergleich Muldenversickerung / Stauraumkanal zwischen der Noestraße und der Siemensallee				
Beschreibung	Projektkosten	Grunderwerb	versiegelte Fläche	Grünfläche/ Sickerfläche
beidseitiger Geh- u. Radweg mit Sickermulde	8.500.000 €	1.425 m ²	15870 m ²	3150 m ²
einseitiger Geh- u. Radweg mit Sickermulde	8.340.000 €	994 m ²	14940 m ²	3150 m ²
beidseitiger Geh- u. Radweg mit Stauraumkanal	9.500.000 €	944 m ²	15870 m ²	2700 m ²
einseitiger Geh- u. Radweg mit Stauraumkanal	9.260.000 €	513 m ²	14940 m ²	2700 m ²

Variantenbewertung:

- Bei der Variante Stauraumkanal kann der erforderliche Grunderwerb reduziert werden, allerdings muss hierfür Regenwasser gesammelt und der Kläranlage zugeführt bzw. bei Starkregenereignissen in die Isar abgeleitet werden.
- Das Wasserwirtschaftsamt München teilte mit, dass hinsichtlich der Abwägung der Entwässerungsart grundsätzlich die Form der Versickerung über Mulden („belebte Bodenzone“) in den Untergrund und damit die gefilterte Zuführung in das Grundwasser bevorzugt wird. Dies würde auch bei einer Beantragung im Zuge des Wasserrechtsverfahrens so bewertet und beurteilt. Die Regierung von Oberbayern wird hinsichtlich der Entwässerung die Einschätzung bzw. Beurteilung des Wasserwirtschaftsamtes einholen.
- Im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Maßnahme ist dargelegt, dass der Eingriff für Entwässerungsmulden keine erhebliche Beeinträchtigung bzw. keinen Funktionsverlust hinsichtlich des Landschaftsbildes darstellt. Die Ausbildung der Entwässerungsmulden erfolgt in Form eines Grünstreifens, der mit Regio-Landschaftsrasen-Saatgutmischung angesät werden soll.
- Eine Berücksichtigung von seitlichen Sickermulden zwischen der Fahrbahn und dem Geh- und Radweg erhöht die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Durch den Grünstreifen mit Sickermulde wird eine Trennung von motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr erreicht. Ohne Entwässerungsmulden würde der Geh- und Radweg unmittelbar neben der relativ hoch belasteten Wolfratshauer Straße geführt.

3.2. Vorzugsvariante

Im südlich und nördlich angrenzenden Abschnitt der Wolfratshauer Straße wurden bereits beidseitig bauliche Geh- und Radwege angelegt.

Auf Grund der örtlichen Verkehrssituation und im Hinblick auf die Kontinuität im Straßenverlauf sowie unter Berücksichtigung der im Variantenvergleich dargelegten Abwägung werden auch in diesem Ausbauabschnitt beidseitige Geh- und Radwege als notwendig erachtet.

Daher wurde in der Vorzugsvariante beidseitig ein lückenloser durchgehender Geh- und Radweg berücksichtigt. Um den Eingriff in Natur und Landschaft gering zu halten, ist lediglich im bebauten Gebiet auf der Ostseite ein baulich getrennter Geh- und Radweg vorgesehen. In allen anderen Abschnitten verläuft zur Eingriffsminimierung ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Des Weiteren werden im Kreuzungsbereich der Großhesseloher Straße und auch im Kreuzungsbereich der Noestraße Querungsmöglichkeiten mittels Verkehrsinseln für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer geschaffen. Die signalisierte Querungsmöglichkeit auf Höhe des Krankenhauses Martha Maria bleibt erhalten.

Die bereits vorhandenen Bushaltestellen im Bereich des Krankenhauses Martha Maria bleiben erhalten. Allerdings gilt es, diese neu anzuordnen und nach heutigen Standards barrierefrei auszubauen. Im Bereich der Haltestellen erfolgt eine bauliche Aufweitung des Querschnitts, so dass eine überbreite Fahrbahn geschaffen wird.

Wie im südlich und nördlich angrenzenden Abschnitt der Wolfratshauer Straße soll auch hier eine Fahrspur pro Richtung mit einer durchgängigen Fahrbahnbreite von 6,5 m angelegt werden. Im Haltestellenbereich kommt es zu einer baulichen Aufweitung des Querschnitts auf 8,5 m.

Von Norden kommend ist die Großhesseloher Straße die nächste Linksabbiegemöglichkeit nach ca. 1 km. Aus diesem Grund kommt es hier vermehrt zu Abbiegevorgängen. Um einen ungestörten Verkehrsfluss im Kreuzungsbereich sicherstellen zu können, wird hier ein Linksabbiegestreifen eingeplant. Aufgrund der an der Großhesseloher Straße geplanten Querungsmöglichkeit ergibt sich ohnehin eine Aufweitung des Straßenquerschnitts.

Im bebauten Gebiet nördlich der Einmündung der Großhesseloher Straße sind zwischen den Grundstückszufahrten Parkbuchten eingeplant. Hierdurch werden ca. 12 zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Nördlich der Noestraße wird durch einen Verschwenk des Geh- und Radweges sichergestellt, dass die stadtbildprägende Esche erhalten bleibt.

Das Entwässerungskonzept berücksichtigt eine Kombination der beiden möglichen Entwässerungsarten. Zum einen wird das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsflächen, im anbaufreien Teil der Wolfratshauer Straße, in seitlichen Mulden versickert. Hierfür werden ca. 2 m breite Versickerungsmulden zwischen der Fahrbahn und dem zukünftigen Geh- und Radweg erforderlich. Im teilweise bebauten Bereich zwischen der Josephinenstraße und der Beuerberger Straße wird das Oberflächenwasser dem dort vorhandenen städtischen Mischwasserkanal zugeführt.

4. Besondere Anforderungen

Sparten:

Anlässlich der geplanten Umprofilierung der Wolfratshauer Straße wird die Zoneneinteilung für sämtliche Sparten verändert. Die Stadtwerke München GmbH beabsichtigt daher die zongerechte Umlegung ihrer Sparten. Die Kostenaufteilung erfolgt gemäß Konzessionsvereinbarung.

Altlasten:

Die Boden- und Altlastenuntersuchung ergab, dass unterhalb des befestigten Straßenoberbaus Bodenmaterial vorgefunden wurde, welches die Anforderungen an die Frostschutzschicht nicht erfüllt und somit als nicht frostsicher einzustufen ist. Im Bereich der analysierten Bodenproben wurden teerhaltige Straßenbeläge vorgefunden, diese werden im Zuge der laufenden Straßenbauarbeiten ausgebaut und einer fachgerechten Wiederverwertung zugeführt.

Grunderwerb:

Ein Ausbau der Wolfratshauer Straße kann nicht ausschließlich auf städtischem Grund realisiert werden. Dieser Sachverhalt wurde durch verschiedene Varianten im Rahmen der Vorplanung belegt. Bei einer Variante würden zwar Querungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer geschaffen, allerdings würde zwischen der Noestraße und der Siemensallee auf der Ostseite kein Geh- und Radweg eingeplant. Somit hätte man den Eingriff ins Landschaftsschutzgebiet sowie auch den nötigen Grunderwerb zwar reduziert. Allerdings hat sich gezeigt, dass ein regelkonformer Ausbau ohne zusätzlichen Grunderwerb nicht möglich ist. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass heute größtenteils Geh- und Radwege von zu geringer Breite vorhanden sind.

Somit muss mit der Umsetzung des Projektes ca. 1.425 m² privater Grund für den Straßenausbau erworben werden. Durch den Ausbau sind drei private Grundstücke, auf der heute landwirtschaftlich genutzten Fläche zwischen der Noestraße und der Siemensallee, betroffen. Da die Grundstücke landwirtschaftlich genutzt werden, haben die Eigentümer grundsätzlich einen Anspruch auf Ersatzland. Das Kommunalreferat hat bei den Betroffenen bereits die Bereitschaft zur Abtretung des Grundes erfragt. Unter der Voraussetzung eines Flächentausches wären die Betroffenen zur Abtretung des Grundes bereit.

Aus Sicht des Kommunalreferates ist ein etwa wertgleicher Tausch derzeit vertretbar. Dies gilt insbesondere, da die Tauschflächen derjenigen Grundstücksqualität der benötigten Flächen entsprechen und eine Bauerwartung nach den derzeitigen Planungsabsichten ausgeschlossen werden kann. Die Stadt wird jedoch auf eine Anpassungsklausel bestehen, wonach eine etwaige Entwicklung der Tauschgrund-

stücke zu Bauland innerhalb eines Zeitraums von 30 Jahren durch entsprechende Geldzahlungen auszugleichen wäre.

In einem gemeinsamen Gespräch mit der Regierung von Oberbayern wurde die Planfeststellungsfähigkeit des Projektes besprochen. Laut der Regierung von Oberbayern ist bei einer Einigung mit den Betroffenen zur Abtretung des Grundes ein Planfeststellungsverfahren entbehrlich. Das Kommunalreferat sollte daher zügig den Erwerb bzw. den Tausch der Grundstücke abschließen.

Diese Flächenverluste in und außerhalb von Schutzgebieten, mittelbaren Beeinträchtigungen von Biotopflächen oder möglichen Beeinträchtigungen vorkommender Tier- und Pflanzenarten stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Art. 6 BayNatSchG dar. Zur Kompensation dieser Eingriffe sind Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, die im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelt und konzipiert werden.

Entwässerung:

Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird zur Zeit über Straßensinkkästen gefasst und in den vorhandenen Mischwasserkanal geleitet. Im Bereich zwischen der Beuerberger Straße und der Siemensallee ist kein Mischwasserkanal vorhanden und die Entwässerung erfolgt derzeit über eine Schachtversickerung bzw. über das Bankett in das angrenzende Gelände.

Aufgrund des zukünftig geplanten, durchgehenden Geh- und Radweges entstehen weitere Versiegelungsflächen, die, wie die übrigen bestehenden Verkehrsflächen, entwässert werden müssen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung scheidet nach Angabe des Referates für Gesundheit und Umwelt sowie des Wasserwirtschaftsamtes eine Schachtversickerung aus. Stattdessen ist entweder eine Versickerung des Oberflächenwassers in seitlichen Mulden oder eine Einleitung in den städtischen Mischwasserkanal vorzusehen.

Das Entwässerungskonzept berücksichtigt eine Kombination der beiden möglichen Entwässerungsarten. Zum einen wird das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsflächen, im anbaufreien Teil der Wolfratshäuser Straße, in seitlichen Mulden versickert. Hierfür werden ca. 2 m breite Versickerungsmulden zwischen der Fahrbahn und dem zukünftigen Geh- und Radweg erforderlich. Im teilweise bebauten Bereich zwischen der Josephinenstraße und der Beuerberger Straße wird das Oberflächenwasser dem dort vorhandenen städtischen Mischwasserkanal zugeführt.

Wie sich im Bodengutachten hinsichtlich der Versickerung gezeigt hat, ist nicht überall der notwendige Durchlässigkeitsbeiwert vorhanden. Daher muss in Teilbereichen ein großflächiger Bodenaustausch durchgeführt werden.

Naturschutz:

Da der geplante Abschnitt fast durchgehend durch naturschutzfachliche Wertigkeiten und Schutzgebiete gekennzeichnet ist, erfolgt die Planung in enger Zusammenarbeit mit der Unteren Naturschutzbehörde. Im nördlichen Ausbauteil befinden sich ein Landschaftsschutzgebiet sowie ein Landschaftsschutzgebiet im Verfahren. Im südlichen Ausbauteil befinden sich in Abschnitten geschützte Landschaftsbestandteile, Ausgleichspflanzungen sowie kartierte Biotope. Zudem ist die Baumschutzverordnung flächig gegeben.

Zur Eingriffsminimierung wurde im gesamten Planungsbereich größtenteils auf einen baulich getrennten Geh- und Radweg verzichtet. Die Eingriffe in den angrenzenden geschützten Landschaftsbestandteil sowie in das angrenzende Landschaftsschutzgebiet begrenzen sich somit auf die unmittelbaren Randbereiche. Die Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich der Eingriffstiefe können eingehalten werden.

Um die Auswirkungen auf den Naturhaushalt, auf das Stadtbild und den Erholungswert der Landschaft zu beurteilen, ist für die Planung ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erforderlich. Darüber hinaus werden die artenschutzrechtlichen Belange in einer speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfunterlage abgehandelt und in einen Landschaftspflegerischen Begleitplan eingearbeitet.

Im Entwurf zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wurden Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und Minderung erarbeitet, die die vorhandenen Lebensräume und landschaftlichen Funktionen berücksichtigen. Verbotstatbestände sind durch die geplante Umsetzung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Um die Eingriffe in Natur und Landschaft langfristig auszugleichen, wurde für deren Kompensation in räumlicher Nähe zum Eingriffsort eine im kommunalen Eigentum befindliche Fläche, nördlich der Noestraße ausgewählt. Der Ausgleich erfolgt gemäß den Vorgaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Für den Ausgleich werden Gehölzflächen in Form eines lichten Laubbaumbestandes mit einem breiten, stufig aufgebauten Saum angelegt.

Der Naturschutzbeirat hat der Planung in der 12. Sitzung am 28.11.2016 grundsätzlich zugestimmt und begrüßt die im bisherigen Planungsprozess vorgenommenen Eingriffsminimierungen. Weitere Maßnahmen hinsichtlich der Eingriffsminimierung, insbesondere im Hinblick auf die Versickerungsmulden, sollen im weiteren Verfahren geprüft werden.

Baumschutz:

Die Trassenführung orientiert sich weitestgehend nach dem größtmöglichen Erhalt des Baumbestandes. Im Zuge des Ausbaus müssen dennoch 46 Bäume gefällt werden (21 Bäume über 80 cm und 25 Bäume unter 80 cm Stammumfang). Für den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzen werden entlang der Wolfratshauer Straße 15 Bäume neu gepflanzt. Der Gesamtverlust an Gehölzen kann auf der 2.360 m² großen Ausgleichsfläche nördlich der Noestraße kompensiert werden.

Im straßennahen Eingriffsbereich sind die als Biotop gekennzeichneten Waldbestände auf beiden Seiten der Wolfratshauer Straße in ihrer Funktion als Verbundstrukturen für die Tier- und Pflanzenwelt von großer Bedeutung. Im Zuge der Baumaßnahme muss randlich in beide Biotope eingegriffen werden und es kommt zur vereinzelt Rodung von 15 straßennahen Bäumen. Die ursprüngliche Funktion der Biotope wird durch den Verlust einzelner Bäume jedoch nicht verändert.

Darüber hinaus sind 31 weitere Bäume außerhalb der Biotopflächen von dem Ausbau betroffen. Diese stehen zumeist innerhalb des künftigen LSG Isar-Solln bzw. im bestehenden Landschaftsschutzgebiet östlich der Wolfratshauer Straße.

Der Baumbestand (12 Einzelbäume) außerhalb der genannten Schutzgebiete und amtlichen Biotope unterliegt der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt.

Auf die Gesamtfläche bezogen, werden durch das geplante Vorhaben ca. 4.000 m² Acker, Grünland- und Rasenflächen, teilweise mit lichten Gehölzbeständen, sowie Grünflächen und Gehölzbestände innerhalb von Biotopflächen beansprucht.

Verkehrsuntersuchung:

Eine Verkehrsprognose für die Wolfratshauer Straße südlich der Siemensallee weist ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.500 KFZ / Tag für den Prognosehorizont 2025 aus. Gemäß der Verkehrsmengenkarte liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung bei ca. 19.000 KFZ / Tag. Für die Prognose sind alle zum Zeitpunkt der Erstellung (Sommer 2010) bekannten städtebaulichen Entwicklungen, wie z. B. im Stadtbezirk 19 die Siemens-Nachfolgenutzung (Bebauungsplan Nr. 1930 a+b) oder auch der Ratzingerplatz (Bebauungsplan Nr. 1769) enthalten.

Bei dem für 2025 prognostizierten Wert handelt es sich um eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von ca. 10 %.

Schallschutz:

Durch den geplanten Umbau kommt es gemäß der 16. BImSchV zu einem erheblichen baulichen Eingriff. Demnach gilt es zu prüfen, ob die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt sind und dadurch Lärmvorsorge zu betreiben ist. Den schalltechnischen Untersuchungen wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen von 21.500 KFZ / Tag zu Grunde gelegt.

Die kritischen Immissionsorte befinden sich östlich der Wolfratshauer Straße. Genauer untersucht wurden hierbei die Immissionsorte im Bereich des Krankenhauses Martha Maria sowie die Gebäude Wolfratshauer Straße 135 und 139. Im Ergebnis werden an keinem Immissionsort im Umgriff der Baumaßnahme die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt. Eine Lärmvorsorge ist somit nicht erforderlich.

5. Dringlichkeit

Die Wolfratshauer Straße wurde bereits zwischen der Siemensallee und der Rupert-Mayer-Straße ausgebaut. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln fordert, dass auch der südlich angrenzende Abschnitt bis zur Josephinenstraße zugunsten von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ausgebaut wird. Neben dem Bezirksausschuss 19 fordern auch Frau Stadträtin Dr. Manuela Olhausen und Herr Stadtrat Michael Kuffer in ihren Anträgen Nr. 08-14 / A 02479 und 14-20 / A 02235 eine lückenlose beidseitige Radverkehrslösung.

Die Wolfratshauer Straße stellt zudem eine wichtige stadtteilverbindende Radwegeverbindung dar und ist nach dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr zwischen der Siemensallee und der Noestraße als Hauptroute eingetragen. Mit der Realisierung dieses Projektes würde die letzte Lücke im bestehenden Geh- und Radwegverbund an der Wolfratshauer Straße geschlossen werden. Somit wäre ein durchgehender beidseitiger Geh- und Radweg zwischen Solln und der Innenstadt gegeben. Aufgrund der stetig steigenden Verkehrszahlen auf der stark befahrenen Straße ist es erforderlich, die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Der Straßenzustandsbericht stuft die Wolfratshauer Straße zwischen der Josephinenstraße und der Siemensallee größtenteils als vordringlich erneuerungsbedürftig ein. Mit der erstmaligen Herstellung können unwirtschaftliche Unterhaltsaufwendungen in Zukunft vermieden werden.

6. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Da es sich bei der Wolfratshauer Straße um eine Bundesstraße handelt, muss das Projekt bei der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung vorgelegt werden. Hierzu wurde am 10.09.2015 das weitere Vorgehen mit der Regierung von Oberbayern besprochen.

Dazu wurde das Projekt anhand der erstellten Vorplanung unter Berücksichtigung der Varianten vorgestellt und die nach heutigem Kenntnisstand zu erwartenden Betroffenheiten wurden im Hinblick auf die Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken, Lärmschutz, Natur- und Artenschutz, Wasserrecht, Verlegung von Sparten und bauzeitliche Verkehrsführung dargelegt.

Seitens der Regierung wird klargestellt, dass das Vorhaben grundsätzlich ein Genehmigungsverfahren erfordert, da die Wolfratshauer Straße als Bundesstraße B 11 gewidmet ist und bauliche Änderungen an Bundesstraßen gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz der Planfeststellung bzw. der Plangenehmigung bedürfen.

Auf der Basis der vorgetragenen Betroffenheiten empfiehlt die Regierung im Hinblick auf ein möglichst schlankes und schnelles Verfahren ein stufenweises Vorgehen: Planfeststellungen bzw. Plangenehmigungen entfallen in Fällen unwesentlicher Bedeutung. In solchen Fällen kann die Regierung von Oberbayern ein sogenanntes Negativattest ausstellen. Mit dem Negativattest wird festgestellt, dass die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. die Einholung einer Plangenehmigung nicht erforderlich ist. Voraussetzung hierfür ist, dass Belange Dritter sowie andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen.

Seitens der Regierung wird festgestellt, dass im Falle einer Einigung mit den Betroffenen zur Abtretung des für den Ausbau der Wolfratshauer Straße erforderlichen Grundes ein Negativattest denkbar wäre. Hierzu sind umfangreiche Planfeststellungsunterlagen erforderlich. Diese, einschließlich der erforderlichen Fachgutachten, wird das Baureferat auf Grundlage des Beschlusses umgehend erstellen, um damit die erforderlichen Anhörungen und Genehmigungen durchführen zu können.

Sofern alle Zustimmungen bzw. Genehmigungen vorliegen, kann ein Negativattest bei der Regierung von Oberbayern beantragt werden. Andernfalls sollten die Stellungnahmen als Ergebnis der Vorabstimmung mit in ein dann durchzuführendes Plangenehmigungsverfahren einbezogen werden. Der Umbau kann in Abhängigkeit vom Verfahren voraussichtlich in den Jahren 2021 und 2022 erfolgen.

7. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Projektkosten:

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Vorplanung und unter Berücksichtigung der Kostenmeldungen aller Beteiligten die Kostenschätzung erstellt. Danach ergibt sich für das Projekt Wolfratshäuser Straße zwischen der Josephinenstraße und der Siemensallee eine Kostenobergrenze in Höhe von ca. 8.500.000 €.

Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 770.000 €.

Des Weiteren ist darin auch ein Ansatz für die Teer- und Altlastenentsorgung auf Basis der heute vorliegenden Planungsunterlagen und Erkundungsergebnisse enthalten.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Durch mögliche Auflagen aus dem Planfeststellungsverfahren sowie im Rahmen der Projektkonkretisierung und aufgrund der Preisentwicklung sind Kostenänderungen noch möglich.

Grunderwerbskosten:

Die Grunderwerbskosten sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt. Die Kosten beruhen auf Schätzungen und einem Wertgutachten des Kommunalreferates. Die Höhe kann sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens noch ändern.

Einmalige Folgekosten:

Bei der Stadtwerke München GmbH entstehen durch die erforderlichen Spartenverlegungen Folgekosten in Höhe von ca. 120.000 € (40 % - Anteil der Spartenverlegekosten gemäß Konzessionsvertrag).

Zuwendungen:

Die Maßnahme ist nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zuwendungsfähig. Über die Höhe der Zuwendungen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.