

Abteilung: Bautechnik
Stichwort: Umgestaltung Münchener
Straße/Freisinger Landstraße

Vorlage-Nr: II-BT/417/2010
Status: öffentlich
AZ:
Datum: 08.02.2010
Verfasser: Herr Al-Taha

TOP**Umgestaltung der Münchener Straße und Freisinger Landstraße; Vorstellung der Planung**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
18.02.2010	Stadtrat

I. Sachvortrag:

Im Jahr 2008 beabsichtigte das Staatliche Bauamt Freising, Servicestelle München (ehem. Straßenbauamt München) die Ortsdurchfahrt Münchener Straße, aufgrund des schlechten Zustandes, eine Fahrbahnsanierung durchzuführen.

Die Verwaltung hat beim Straßenbauamt die Zurückstellung der Maßnahme erreicht. Im Hinblick auf eine mögliche Abstufung der B11 zur Ortsstraße, soll die Ortsdurchfahrt umgestaltet werden.

Die Kosten der Fahrbahnsanierung sollen dann in die neue Umgestaltungsmaßnahme fließen. Ingenieurbüro Renner wurde beauftragt die Planung der Umgestaltung der Münchener Straße und Freisinger Landstraße durchzuführen.

Die Planung wurde mit dem Straßenbauamt, München, Landratsamt München und der zuständigen Polizeiinspektion abgestimmt.

Fahrbahn:

Die Planung sieht eine Verschmälerung der Fahrbahn der B11 auf 6,50m vor.

Diese Breite ist ausreichend für einen Begegnungsverkehr Bus / Bus.

Infolge der Fahrbahnreduzierung ergeben sich zusätzliche Flächen, die für die Erstellung eines durchgehenden Geh- und Radweges, Schaffung neuer Parkflächen sowie Grünflächen mit Baumpflanzung geeignet sind.

Die Fahrbahnentwässerung wird auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

Geh- und Radweg:

Der Geh- und Radweg wird in einer Mindestbreite von 2,50m beiderseits der B11 erstellt. Das Straßenbauamt empfiehlt in seiner Stellungnahme zur Planung vom 19.08.2009 folgendes:

Vom Auweg bis Einmündung Münchener Straße / Schleißheimer Straße, Höhe Gastwirtschaft Neuwirt ist aufgrund der erhöhten Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer die Breite des Geh- und Radwegs von 3,0m erforderlich.

Vom Auweg bis zum Hüterweg kann der Radverkehr aufgrund des besonders starken Fußgängerverkehrs (insbesondere schutzbedürftige Fußgänger wie ältere Menschen, Behinderte und Kinder) sowie Straßen mit einer dichteren Folge von Grundstückszufahrten auf die Fahrbahn geführt werden.

Voraussetzung hierfür ist die verkehrssichere Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn. Analog dazu erfolgt die Einleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn in der Freisinger Landstraße ab dem Radeberger Weg Richtung Süden.

Parkbuchten:

Die Anordnung von Parkbuchten wurde da vorgesehen, wo keine Zufahrten oder Bauminseln vorhanden sind oder geplant sind.

Busbucht: (Höhe Wasserturmstraße)

Derzeit ist an den Ein- und Ausstiegsstellen eine Geh- und Radwegbreite von nur 1,00m bis 1,50m vorhanden.

Für die Umgestaltung der Busbucht wurden 2 Varianten ausgearbeitet.

In der ersten Variante wird die Busbucht durch Verschmälerung der Fahrbahn so optimiert, dass auch an den engen Ein- und Ausstiegsstellen die Geh- und Radwegbreite 2,50m beträgt.

Die zweite Variante sieht die Anordnung einer Verkehrsinsel in der Fahrbahnmitte vor. Dadurch entfallen die vorhandenen Busbuchten und der Geh- und Radweg wird an den Ein- und Ausstiegsstellen breiter.

Diese Variante bietet den Vorteil einer erhöhten Verkehrssicherheit durch eine geordnete Querungshilfe in der Fahrbahn. Beim Ein- und Ausstiegsvorgang ist das Überholen der stehenden Busse nicht möglich. Das Straßenbauamt und LRA stimmen beiden Varianten zu. Die Polizei stimmt grundsätzlich ebenfalls beiden Varianten zu, favorisiert jedoch die Variante mit den Busbuchten ohne Verkehrsinsel zu Gunsten des fließenden Verkehrs. Die Entscheidung der Stadt Garching wird auf jeden Fall akzeptiert.

Abbiegespur in die Schleißheimer Straße:

Im Bereich der Einmündung in die Schleißheimer Straße weist der vorhandene Gehweg in der Münchener Straße, Ostseite eine Breite zwischen 1,30m und 1,80m auf.

An der engsten Stelle vor Haus Nr. 11 liegt die Breite bei nur noch 90cm (Treppenaufgang zum Haus Nr. 11).

Die Planung sieht hier eine Verschmälerung der Fahrbahn am östlichen Fahrbahnrand vor, so dass der Geh- und Radweg auf eine Breite von 2,50m verbreitert werden kann.

Das Straßenbauamt empfiehlt aufgrund verbleibender Fahrstreifenbreiten im Einmündungsbereich die Machbarkeit der geplanten Verkehrsführung in einer Testphase zu erproben.

Demnach soll der östliche Fahrbahnrand provisorisch mit Fahrbahnkeilen hergestellt und auftretende Komplikationen dokumentiert werden.

Dies kann im Rahmen der laufenden Straßenunterhaltsmaßnahmen kurzfristig umgesetzt werden.

Bauabschnitte:

Das Straßenbauamt empfiehlt aus verkehrstechnischen Gründen die Bauausführung in 4 Bauabschnitte einzuteilen. Mit dem Ordnungsamt der Stadt Garching wurden die Bauabschnitte insbesondere im Hinblick auf die dann erforderlichen Sperrungen und Umleitungen abgestimmt.

BA1: alte B471 bis Gartenstraße, Länge ca. 330 lfm

BA2: Gartenstraße bis Schleißheimerstraße, Länge ca. 540 lfm

BA3: Hüterweg bis Bgm. Wagner Straße, Länge ca. 160 lfm

BA4: Bgm. Wagner Straße bis Römerhofweg, Länge ca. 300 lfm

Kostenschätzung:

Das Straßenbauamt übernimmt folgende Kosten:

- Abbruch der gesamten Fahrbahn und die Herstellung der neuen Fahrbahn
- Herstellung des Geh- und Radweges zu 50%
- Herstellung der Entwässerung für die Fahrbahn und 50% des Geh- und Radweges
- Anteiliges Ingenieurhonorar

Bei der Stadt Garching verbleiben Kosten für:

- Geh- und Radweg mit Entwässerung zu 50%
- Parkbuchten und Grüninseln
- Umbau / Neubau Beleuchtung

Münchener Straße:

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| - Baukosten inkl. Ingenieurhonorar | 1.417.000 € |
| - Straßenbeleuchtung | 162.000 € |

Freisinger Landstraße:

- | | |
|------------------------------------|-----------|
| - Baukosten inkl. Ingenieurhonorar | 773.000 € |
| - Straßenbeleuchtung | 91.000 € |

Der Anteil der Stadt Garching für alle 4 Bauabschnitte beläuft sich auf brutto:
875.000 € (36%).

Der Anteil des Straßenbauamts beläuft sich auf brutto: 1.526.000 € (64%).

Gesamtkosten brutto: **2.401.000 €**

Straßenbeleuchtung:

Von der Firma Hess liegt ein Angebot für Straßenbeleuchtung in Höhe von 253.000 € inkl. MwSt. vor. Vorgesehen sind ca. 61 Leuchten, Typ Vedo und ca. 7 Leuchten Typ Oslo für die Straßen- und Wegebeleuchtung. Dies sind dekorativ hochwertige Leuchten, die die Ortsdurchfahrt zusätzlich aufwerten.

Im Bereich U-Bahnhof-Garching / Maibaumplatz, sind bereits 20 Stück dieses Modells vorhanden.

Beim Einsatz technischer Leuchten, Typ Siteco SR100, der Firma E.ON Bayern, die auch im Stadtgebiet Garching installiert sind, liegen die Kosten bei ca. 137.000 €, brutto.

Gemäß dem Straßenbeleuchtungsvertrag mit E.ON Bayern übernimmt E.ON einen Kostenanteil von 30% für Neubauten und für Ersatzbauten, wenn die Leuchten älter als 15 Jahre sind. Unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen ergeben sich Kosten in Höhe von ca. 100.000 € brutto.

Radwegkonzept:

Die vorliegende Planung entspricht der Linienführung aus dem Radverkehrskonzept 2009. Mit dem Ausbau der Münchener Straße und Freisinger Landstraße wird ein bedeutender Bereich des Radwegnetzes in die Realität umgesetzt.

Lärmaktionsplanung:

Im Rahmen der von der Stadt Garching beauftragten Lärmaktionsplanung wurde die Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt diskutiert.

Durch den Einbau von dünnen Asphaltdeckschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) wird der Lärmaspekt genüge getan. Das Straßenbauamt stimmt dem Einbau zu.

Die Mehrkosten von ca. 10% für die Asphaltenschicht trägt die Stadt Garching.

Bäume:

Im Zuge der Erstellung des durchgehenden Geh- und Radweges sind einige Bäume an ihren bisherigen Standorten nicht mehr zu halten. Demnach wird geprüft ob eine weitere Verpflanzung an einem anderen Standort möglich oder der Baum aufgrund von Schäden nicht mehr erhaltenswert ist.

Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite werden großzügige Grünstreifen geschaffen, in denen wiederum neue Baumpflanzungen realisiert werden.

In der Münchener Straße entfallen ca. 19 Baumstandorte, 35 neue Baumstandorte kommen hinzu.

In der Freisinger Landstraße entfallen ca. 15 Baumstandorte, ca. 33 neue Baumstandorte kommen hinzu. Damit wird an beiden Ortseinfahrten ein Alleecharakter erreicht.

Shared Space:

Mit Schreiben vom 12.11.2009 bat die Stadt Garching das Straßenbauamt München zu prüfen ob ein Shared Space Projekt in der B11 im Bereich zwischen den Gaststätten Neuwirt und Poseidon möglich ist. Demnach sollen die Verkehrsräume von Fußgängern und Fahrzeugen gemeinsam genutzt und Verkehrszeichen entfernt werden. Eine Verkehrsberuhigung durch gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer soll damit erreicht werden.

Mit Schreiben vom 15.01.2010 gab das Straßenbauamt München folgende Stellungnahme ab:

Der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der erhöhten Kommunikation der Verkehrsteilnehmer infolge weniger Schilder und größeren Flächen für Fußgänger und Radfahrer stehen fehlende Schutzräume und gesicherte Übergänge für Kinder und ältere Menschen, Blinde und Sehbehinderte gegenüber. Ein Einsatz ist daher nur bei niedrigem KFZ-Verkehr sinnvoll.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass sich Shared Space für Ortsdurchfahrten im Zuge von überregionalen Straßen mit hohem KFZ-Verkehr nicht eignet.

Herr Börzsöny vom Ingenieurbüro Renner stellt das Planungskonzept vor.

II. Beschlussantrag:

Der Stadtrat nimmt das vorliegende Planungskonzept zur Kenntnis und beauftragt die Bauabteilung mit der Umsetzung der Maßnahme.

III. Verteiler:

Beschlussvorlage

zugestellt als Tischvorlage an den Stadtrat
 an den Ausschuss

Anlagen

zugestellt als Tischvorlage an den Stadtrat
 an den Ausschuss