

Abteilung: Bautechnik
Stichwort: Mühlfeldweg Süd

Vorlage-Nr: II-BT/504/2010
Status: öffentlich
AZ:
Datum: 27.10.2010
Verfasser: Herr Al-Taha

TOP 3**Ausbau Mühlfeldweg Süd zwischen Prof.-Angermair-Ring und B 471 alt; Vorstellung der Planung**

Beratungsfolge:

Datum Gremium

11.11.2010 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. Sachvortrag:

Im Zuge von Baugebieterschließungen ist der weitere Ausbau und die Umgestaltung des Mühlfeldwegs erforderlich. Für den Durchstich des Mühlfeldweges (Bereich Breslauer Straße bis B471alt) wurden Ausbauvorschläge erarbeitet.

Derzeit ist der Bereich nur für Fußgänger und Radfahrer passierbar und in einer Breite von insgesamt ca. 4-5 m asphaltiert. Mit dem Ausbau soll die Durchfahrt mit Fahrzeugen gewährleistet werden.

Verkehrsbelastung:

Die Ausfahrt aus dem Siedlungsgebiet östlich der B11 in Richtung Süden ist derzeit nur über den Auweg möglich. Dadurch werden der Auweg sowie die Querverbindungen Breslauer-, Königsbergerstraße und Professor-Angermair Ring stark belastet.

In der Verkehrsuntersuchung des Büros Kurzak vom 18.10.2010 wurde im Kreuzungsbereich Auweg / B471alt wochentags eine Belastung von 2.350 Kfz/Tag ermittelt. Nach Fertigstellung und Bezug der noch im Bau befindlichen Baugebiete wird in Kürze eine Belastung in Höhe von ca. 3.360 Kfz/Tag prognostiziert. Die derzeitige Verkehrsbelastung wird im Gutachten bereits als „relativ stark“ bezeichnet. Die prognostizierte Belastung liegt ca. 43 % über der derzeitigen Belastung.

Die Öffnung des Mühlfeldweges führt laut Gutachten nachvollziehbar zu einer Reduzierung des Verkehrs um 50 bis 80 % im Bereich der Breslauer und Königsberger Straße und einer Verteilung von ca. 50/50 der Einmündungen Auweg und Mühlfeldweg in die B471alt. Der Verkehr wird damit auf die nur einseitig bebaute B471alt verlagert.

Die Untersuchung einer Einbahnlösung für den Durchstich ergab ebenfalls eine Reduzierung des Verkehrs in den genannten Straßen, wird aber als Kompromiss bezeichnet.

Das Fazit des Gutachtens empfiehlt eindeutig die durchgängige Öffnung des Mühlfeldweges in beide Fahrtrichtungen.

Bauabschnitte

Der Planungsbereich wurde in 3 Bauabschnitte eingeteilt, von Norden beginnend, an den einmündenden Straßen orientiert.

BA1: Kreisverkehr bis Königsberger Straße

BA2: Königsberger bis Breslauer Straße

BA3: Breslauer Straße bis B471alt

Ausbauplan Fahr- und Gehbahnen:

Die Variantenplanung wurde für den o.g. Bereich vom Kreisverkehr Professor-Angermair-Ring bis B471alt durchgeführt. Ziel ist es eine einheitliche Fahrbahnbreite mit 6,0 m festzulegen und die verbleibenden Räume für Geh- und Radwege, Grünflächen und Parkmöglichkeiten zu nutzen.

Die Einmündungsbereiche im BA3 werden so umgestaltet, dass Fußgänger (Breslauer Straße) und Radfahrer (B471alt) „verschwenkt“ werden und nicht unmittelbar, durch mangelnde Sicht, Gefahr laufen mit Fahrzeugen zu kollidieren.

Die gewählte Fahrbahnbreite von 6,0 m lässt einen Begegnungsverkehr von Lkw mit Lkw bei verminderter Geschwindigkeit (< 40 km/h) zu. Dies ist durch die bestehende Tempo-30-Zone gegeben.

Für die restlichen Bereiche ergeben sich folgende Varianten:

Variante 1

Fahrbahn mit 6,0 m Breite und beidseitige Geh- und Radwege mit einer Breite von knapp 2,75 m. Die Strecke ist im Radwegkonzept der Stadt Garching aufgeführt und würde im Süden an den bestehenden Radweg entlang der B471alt und im Norden an den bereits bestehenden kombinierten Weg entlang des Baugebietes anschließen.

In Wohngebieten mit Tempo-30-Zone ist ein abgesetzter Radweg nicht zwingend erforderlich, im Sinne der Verkehrssicherheit wegen des Bus- und erhöhten Anliegerverkehrs empfehlenswert.

Variante 2

Fahrbahn mit 6,0 m Breite und beidseitiger Gehweg mit einer Breite von 1,80 m.

Die verbleibenden Reststreifen (Breite ca. 1,80) können dann auch im südlichen Bereich als Baum- / Grüninseln genutzt werden.

Im Bereich BA1 wirkt sich dieser Zustand (Gehweg oder kombinierter Geh- und Radweg) nicht gravierend aus, da ohnehin große Flächen zur Begrünung verbleiben.

Parkplätze:

Bei der Planung wurde mit dem Ordnungsamt bei einem Ortstermin die Möglichkeit der Parkplatzmarkierung durchgesprochen und festgelegt.

Es ist geplant, in den Bauabschnitten 2 und 3 Parkplätze auf der Fahrbahn zu markieren, im BA2 auf der westlichen Straßenseite, da dort keine Ausfahrten und nur eine Feuerwehrezufahrt freizuhalten ist.

Im BA3 werden die Parkplätze auf der Ostseite markiert, um durch den Wechsel der Straßenseite auch einen optischen Anreiz zur Einhaltung des Tempolimits von 30 km/h zu geben.

Im BA1 werden die Parkflächen, die als Längsparker gebaut, aber bereits jetzt, aufgrund der überdurchschnittlichen Fahrbahnbreite und des Stellplatzbedarfs, als Querparker genutzt werden auch so hergestellt und mit Grünflächen kombiniert.

Bushaltestelle:

Die Bushaltestelle in der Nähe der Einmündung Breslauer Straße wird auf eine gemeinsame Höhe gesetzt, d.h. die Haltestellen werden auf Höhe des Anwesens Nr. 27 verschoben. Somit schließt sich dieser Bereich an bestehende (Feuerwehr-)Zufahrten an und kann erforderlichenfalls als Ausweich-/Haltebereich genutzt werden.

Die Lage bzw. Verschiebung wurde mit dem Ordnungsamt abgestimmt.

Entwässerung:

Die Entwässerung wird im BA3 auf die geänderten befestigten Flächen angepasst.

In den BA1 und 2 werden die bestehenden Sickerschächte, die zum Teil noch gemauert sind (keine Fertigteil Schächte) ebenfalls ersetzt.

In allen Bereichen erfolgt die Entwässerung zukünftig durch Rohr-Rigolen mit vorgeschalteten Absetzschächten, wie es in den vergangenen Jahren bereits bei Straßenausbauten praktiziert wurde. Sie werden nach den aktuellen Richtlinien (DWA M153 und A138) bemessen.

In allen Bauabschnitten wurden Fernwärmeleitungen bereits verlegt, so dass sich die Lage der Rigolen durch den verbleibenden Raum eindeutig ergibt.

Lärmschutzwall BA3:

Der bestehende Lärmschutzwall (LSW), der sich am östlichen Einmündungsbereich in die B471alt befindet wird durch den Ausbau der Fahrbahn umgestaltet. Im Bestand handelt es sich um einen Erdwall, teilweise mit Holzschwellen im Kronenbereich versehen. Der LSW ist zugewuchert und für Kontrollgänge schwer zugänglich. Durch die vorhandene Böschungsneigung ragt er in den Planbereich der Fahrbahn hinein und wird durch eine abgestufte Gabionenwand abgefangen. An der höchsten Stelle ist die Wand ca. 3,0 m hoch und stuft sich nach Norden und Süden dem Bestand folgend ab. Die Gesamtlänge beträgt ca. 35 m, davon ca. 12 m mit einer Höhe von 3,0 m.

Fahrbahnausbau

Die Fahrbahn erhält ein Dachprofil mit Entwässerung auf beiden Seiten. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise befestigt.

Die Geh- oder Geh- und Radwege werden durch Granit Hochbordsteine abgesetzt, die in Zufahrtbereichen abgesenkt werden. Die Kanten der Steine werden abgerundet und es kommen nur geschnittene und gestockte Steine mit einer gleichmäßigen Oberflächenstruktur zur Anwendung. Auf Höhe des Fahrbahnbelages wird ein Einzeiler aus Granit verlegt, der als Wasserführung dient.

Die Befestigung erfolgt mit Betonplattenpflaster im Format 30 x 30 cm, wie auch jüngst beim Ausbau im Hüterweg praktiziert.

Den Abschluss des öffentlichen Grundes bildet ein Betonleistenstein an den Stellen, an denen noch keiner vorhanden ist.

Herr Börzsöny vom Ingenieurbüro Renner stellt das Planungskonzept vor.

II. Beschlussantrag:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die vom Büro Renner vorgestellte Planung zur Kenntnis und beschließt, die Ausführungsplanung auf der Grundlage des vorliegenden Ausbau- und Gestaltungskonzepts für alle 3 Bauabschnitte durchzuführen.

III. Verteiler:

Beschlussvorlage

zugestellt	<input checked="" type="checkbox"/>	als Tischvorlage an den Stadtrat	<input type="checkbox"/>
		an den Ausschuss	<input type="checkbox"/>

Anlagen

zugestellt	<input checked="" type="checkbox"/>	als Tischvorlage an den Stadtrat	<input type="checkbox"/>
		an den Ausschuss	<input type="checkbox"/>

Anlagen