STADT GERMERING

Tiefbau
Datum 24.03.2014

Beschluss-Vorlage 2014/0134 zur Sitzung am 01.04.2014
des UMWELT-, PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 5 öffentlich

Betreff:	Straßenbau - Umgestaltung der Unterführung Harthaus - Antrag von StRin Höppner, SPD-Fraktion vom 02.10.2013 - Beschluss zum weiteren Vorgehen

Finanzielle Auswirkungen?	Ja	**Nein**

Kosten laut Beschlussvorschlag:	Kosten der Gesamtmaßnahme	Folgekosten
Euro	(nur bei Teilvergaben)	einmalig
Kosten lt. Kostenschätzung		lfd. jährl.
Euro	Euro	Euro

Veranschlagt				
im Ergebnis-HH	im Investitions-HH	mit	Produktkonto	5.4.1.1.1/096110
2014	2014	Euro	Haushaltsansatz	1260´000,--
			Bereits vergeben	

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin		
wurde gehört	hat zugestimmt	hat nicht zugestimmt

Sachverhalt:

Im Oktober des vergangenen Jahres ist ein Antrag von StRin Höppner, SPD-Fraktion, bei der Verwaltung eingegangen mit der Bitte um Prüfung des nach ihrer Auffassung unbefriedigenden Zustands für Fußgänger an der Unterführung Harthaus und ggf. um Ergreifung geeigneter Maßnahmen zu dessen Verbesserung (Anlage 1).
Weiterhin beschwerten sich erneut Anlieger über rücksichtsloses Verhalten von Kfz-Fahrern im Bereich dieser Unterführung.

Die Unterführung am Bahnhof Harthaus ist als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgebaut und ausgeschildert. Dies bedeutet, dass dieser Straßenabschnitt von sämtlichen Verkehrsteilnehmern mit Schrittgeschwindigkeit, max. 7km/h, befahren werden darf.
Ein verkehrsberuhigter Bereich muss gemäß den Verwaltungsvorschriften baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg, Radweg nicht vorherrscht. In der Regel wird dies durch einen niveaugleichen Ausbau (Pflasterung), Pflanzbeete, wechselseitige Parkstände und Einengungen erreicht.
Dies bedeutet u. A., dass der motorisierte Verkehr die momentan abmarkierte „Fußgängerfurt“ mitbenutzen darf.
Das Befahren der Unterführung ist für Lkws wg. der geringen Durchfahrtshöhe nicht möglich. Der Ausbau

der Unterführung erfolgte 1983/84. Die Umgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgte 1986.

Die Straßenverkehrsbehörde hat zusätzlich zur bestehenden optischen Trennung der Fahrbahn durch eine Pflasterreihe einen Bereich mit ca. 1.80 – 2,00 m Breite für die Fußgänger mit Blockmarkierung abtrennen lassen.

Die Polizeiinspektion Germering gab aktuell erneut die Auskunft, dass sich in den vergangenen Jahren kein Unfall im Bereich der Unterführung ereignet hat und sich die Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen gut „arrangieren".

Bisheriges Vorgehen:
Die Verwaltung hat bereits 2007 auf Antrag des Kindergartens St. Cäcilia I (Petition) die Verkehrssituation genau überprüft. Im Umwelt-, Planungs- und Bauausschusssitzung vom 30. Januar 2007 wurde nach genauer Darlegung sämtlicher Sachverhalte, der Historie, der örtlichen Gegebenheiten und der Stellungnahmen von Polizei und der Sachgebiete Straßenverkehr und Tiefbau beschlossen*, „...die Situation nicht zu verändern..."* (Anlage 2, 3,).

Die vorhandene Blockmarkierung der „Fußgängerfurt" wurde nach o. g. Beschluss durch die Straßenverkehrsbehörde erneut überprüft.
Die Beschilderung „Verkehrsberuhigter Bereich" wurde auf der Nordseite zur besseren Erkennbarkeit an den Beginn der Unterführung (Einfahrt in das Gefälle) zurückversetzt – bis dato lag die Einmündung der Waldhornstraße innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs.

Erneute Untersuchung durch die Verwaltung (Lageplan Anlage 4, Fotos Anlage 5, 6, 7, 8):
Das Sachgebiet Tiefbau hat in den vergangenen Monaten die Gegebenheiten mehrfach vor Ort überprüft, teilweise gemeinsam mit einem Vertreter der Pi Germering und der Straßenverkehrsbehörde.

Die Blockmarkierung des Fußgängerbereiches ist an der Engstelle (kritischer Bereich - Verschmälerung durch die 2. Grüninsel) auf der Nordseite der Unterführung teilweise nicht mehr vorhanden.
An dieser Stelle ist die Asphaltfläche für Fußgänger und Fahrzeuge ca. 4,10 m breit (davon „Fußgängerfurt" ca. 1,80 m). Bei einem mit Schrittgeschwindigkeit fahrenden Fahrzeug stellt diese Engstelle kaum eine Gefahr für Fußgänger dar, auch wenn dieses die „Fußgängerfurt" mitbenutzt (ein Nicht-Befahren ist nahezu nicht möglich). Aber um den „Parkour" befahren zu können, wird teilweise auch auf den gesamten „Fußweg" ausgewichen, was durchaus erlaubt ist, da die „Strichmarkierung" nur darauf hinweisen kann, dass in diesem Bereich die Fußgänger gehen können.

Selbst beim Ortstermin mit dem Vertreter der Polizei wurde die dort vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit nicht immer eingehalten.
Bei diversen Ortsterminen der Verwaltung zu verschiedenen Uhrzeiten konnte aber immer beobachtet werden, dass sämtliche Fahrzeuge, die die Unterführung befuhren, die im abmarkierten Bereich befindlichen Fußgänger beachteten und dann die Fahrt verlangsamten oder stoppten, auch wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit bis dahin nicht eingehalten wurde.

Es wurde auch erneut beobachtet, dass die Ausweichflächen im Tiefpunkt der Unterführung und vor der Grüninsel an der Sparkasse noch immer – was nicht erlaubt ist - als „Kurzparkplatz" genutzt werden (siehe Anlage 7 Bild 5).
Überprüfung von Umgestaltungsvarianten durch das Sachgebiet Tiefbau:

1. Generelles und Vorüberlegungen:

- Für eine Umgestaltung im „Innenraum“ der Unterführung steht eine Gesamtbreite von insgesamt 8,0 m Straßenfläche zur Verfügung.
- Der Gehweg auf der Nord-West-Seite als Zuweg zur Treppe der Sparkasse sollte nicht entfernt werden. Dadurch verbleiben hier für Gehfläche und Fahrbahn nur ca. 6,0 m.
- Bei Anhebung von Verkehrsflächen (Gehweg) müsste der „verkehrsberuhigte Bereich“ entfallen
- Ein Gehweg im Hochbord sollte in der Unterführung selbst, im Bereich der Zugangstreppen zum Bahnsteig, abgesenkt bleiben, da sonst Umbaumaßnahmen an den Treppen (gleichmäßige Stufenhöhe!) nötig wären. Eine Absicherung des Gehbereiches erfolgt wie bisher durch Betonpoller.
- Kosten für eine Umgestaltung sind im Haushalt 2014 nicht berücksichtigt.
- Eine Kontrolle der Geschwindigkeit („Blitzen“) kann durch die Straßenverkehrsbehörde oder die Polizei im Bereich der Unterführung wegen des starken Gefälles, der vorhandenen Grüninseln und der Kürze des „Messbereichs“ (ca. 110 m) nicht durchgeführt werden.

2.) Umgestaltungsvarianten:

a) Veränderung der 2. Grüninsel von Norden kommend (Skizzen Anlage 9):
Durch Abbau, Versetzung oder Verschmälerung dieser Grüninsel könnte die Stelle, die immer wieder wegen des Ausweichens der Fahrzeuge auf die „Fußgängerfurt“ als gefährlich benannt wird, möglicherweise entschärft werden.

Bei einem kompletten Rückbau der Grünfläche entsteht zwischen dem Gehweg vor den Treppen zur Sparkasse und der Unterführungswand auf der Ostseite eine Breite der Fahrbahn von ca. 6 m (reguläre Breite von städt. Straßen), somit könnte diese problemlos für Begegnungsverkehr genutzt werden, der allerdings zügig über die komplette Breite der Fußgängerfurt stattfinden kann.

Bei einer Verschmälerung der Grüninsel auf ca. 1 m Breite verringert sich diese „Fahrbahnbreite“ auf ca. 5,0 m, aber auch dann ist Begegnungsverkehr unter Einbeziehung des Fußgängerbereiches möglich. Das Abstellen von Fahrzeugen in diesem Bereich ist bei beiden Varianten nicht mehr möglich (bisher: siehe Anlage 7 Bild 5)

Die Umbaukosten belaufen sich auf geschätzte 3'000,-- € - 6'000,-- € (ohne Sanierung der Fahrbahn).

b) Ausbau aller Grüninseln, Verbleib als „Verkehrsberuhigter Bereich“:
Um einer auch von Anwohnern gestellten Forderung nach Begegnungsverkehr in der Unterführung nach zu kommen und damit dem Entstehen von Stauungen zu beiden Seiten und in der Unterführung in den Zeiten der „Rushhour“ zu vermeiden müssten alle Grüninseln entfernt werden, da bisher an keiner dieser Fahrbahnverengungen Begegnungsverkehr möglich ist.
Ohne Einbau eines Gehweges verbleiben optisch 8,0 m „Fahrbahn“ inklusive seitlich abmarkierter „Fußgängerfurt“. Die Fahrzeuge müssen keinen „Parkour“ mehr befahren, der die Fahrgeschwindigkeit reduziert.

Die Umbaukosten belaufen sich auf geschätzte 20'000,-- € (ohne großflächige Sanierung der Fahrbahn).

c) Herstellung eines Gehweges (ca. 2,0 m) unter Belass der Grüninseln soweit möglich (Anlage 10):

Die erlaubte Fahrgeschwindigkeit ist 30 Km/h oder höher, der „verkehrsberuhigte Bereich“ entfällt.
Der Gehweg müsste auf der Ostseite der Unterführung verlaufen (Zugang zu den Treppen zum Bahnsteig). Die 2. Grüninsel von Norden kommend müsste entfallen; es verbleibt hier im Zufahrtsbereich von Norden kommend eine Fahrbahnbreite von ca. 4,0 m, die auf einer Länge von 30 m nur in eine Richtung befahren werden kann; der Warte – oder Parkbereich für die Fahrzeuge auf Höhe der Sparkasse entfällt, die Einsicht von Norden kommend (Gegenverkehr) ist nicht eingeschränkt (siehe Anlage 5).
In der übrigen Unterführung verbleibt, abgesehen von den Bereichen der bestehenden Grüninseln, eine Fahrbahnbreite von ca. 6,0 m, dies ist für die Gewährleistung von Begegnungsverkehr ausreichend.
Ob am neuen Gehweg eine wasserführende Rinne benötigt wird, an der die bestehenden Entwässerungseinrichtungen angeschlossen werden könnten, muss durch die Verwaltung erst festgestellt werden.

Die Herstellungskosten belaufen sich auf geschätzte 45'000,-- € (incl. wasserführende Rinne, ohne großflächige Sanierung der Fahrbahn).

d) Einbahnstraße oder Schließung:
Die Ausweisung als Einbahnstraße oder die generelle Schließung werden aus dem Grund nicht weiter verfolgt, die schon in der Diskussion 2007 genannt wurden.

Bewertung durch die Verwaltung:
Das SG Straßenverkehr, sowie die PI Germering, Hr. Heinz, sehen auch 2014 auf Grund der nicht vorhandenen Unfallzahlen keinen Handlungsbedarf, die Unterführung nach einer der o. g. Möglichkeiten umzugestalten oder für den motorisierten Verkehr zu schließen.
Der Rück- oder Teilrückbau der Grüninsel an der „kritischen Stelle“ als alleinige Lösung würde die Gefahr für Fußgänger innerhalb der „Fußgängerfurt“ erhöhen, da die nun verbreiterte, freie Fläche genug Platz für Begegnungsverkehr bietet, der nach Ansicht der Verwaltung in jedem Fall genutzt werden würde.

Der Einbau eines Gehwegs könnte „zur Probe“ eingerichtet werden, die 2. Grüninsel von Norden kommend müsste dabei abgebaut werden.
Es ist aber zu bedenken, dass die durch den Gehweg verschmälerte Fahrbahn möglicherweise zu weiteren Stauungen vor den Zufahrten sowie innerhalb der Unterführung führen kann.
Der verkehrsberuhigte Bereich müsste aufgehoben werden, möglicherweise erhöht sich die Fahrgeschwindigkeit auf mehr als die dann vorgeschriebenen 30 km/h; eine Kontrolle ist aber weiterhin auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Beschlussvorschlag:
Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Tichý Karin genehmigt OB

UPA_UFHunbertus_01042014