

Beschluss-Vorlage 2020/0451 zur Sitzung am 01.12.2020
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 3

öffentlich

Betreff: Fahrradverbindung nördlich der Landsberger Straße zwischen der Goethestraße und dem Kreisverkehr an der Salzstraße einschließlich Umbau des Kreuzungsbereichs Landsberger Straße/ Obere Bahnhofstraße (Bauabschnitt BA1)
- Vorstellung der Entwurfsplanung

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

907.375,00

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

Veranschlagt

im Ergebnis-HH

2020

im Investitions-HH

2020

mit

Euro

Produktkonto

Haushaltsansatz

Bereits vergeben

5.4.1.1./096100

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin

wurde gehört

24.11.2020

hat zugestimmt

hat nicht zugestimmt

Sachverhalt:

Zur Förderung des Fahrradverkehrs an der Landsberger Straße hat der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss mit Beschluss vom 9. Februar 2017 das **Institut für innovative Städte - i.n.s.-** aus 90552 Röthenbach mit einer entsprechenden Machbarkeitsstudie beauftragt. In der Sitzung vom 13. März 2018 wurde das Büro i.n.s. beauftragt, im Rahmen von Planungswerkstätten mit interessierten Bürgern zu untersuchen, wie entlang der Landsberger Straße eine verkehrssichere Radverkehrsverbindung geschaffen werden kann. Gemäß Beschluss des Umwelt-, Planungs- und Bauausschusses vom 19. März 2019 soll im 1. Bauabschnitt zunächst der nördliche Wirtschaftsweg der Landsberger Straße zwischen den Einmündungen an der Goethestraße und der Anbindung zur Salzstraße in eine Fahrradstraße umgestaltet und im Zuge der Maßnahme auch der Knotenpunkt an der Landsberger-/Obere Bahnhofstraße mit der bestehenden Ampelanlage (LSA) auf die einzelnen Verkehrsströme (abbiegende Kraftfahrzeuge, Fuß- und Radverkehr) verkehrssicher angepasst werden. Für den Bauabschnitt BA1 zwischen Goethestraße und Einmündung Salzstraße wurde in der Sitzung vom 19. März 2019 die Verwaltung beauftragt, einen entsprechenden Förderantrag einzureichen. Mit Zuwendungsbescheid vom 19. Februar 2020 hat die Stadt Germering vom Projektträger Jülich (PtJ) des Bundesministeriums für

Umwelt und Naturschutz und nukleare Sicherheit einen positiven Förderbescheid erhalten. Unter dem Förderkennzeichen 03K12201 wird die Maßnahme mit maximal 40 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von ca. 660.090,- € aus den Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

Nach Durchführung eines entsprechenden Auswahlverfahrens wurde am 5. Oktober 2020 mit dem **Ingenieurbüro Neudert GmbH aus Herrsching a. Ammersee** ein entsprechender Ingenieurvertrag bzw. Planungsauftrag für den BA1 mit den Leistungsphasen 1 mit 4 (optional bis Lph 9) abgeschlossen. Nach Durchführung einer Bestandsvermessung stellte das IB Neudert am 19. November 2020 der Bauverwaltung die zugehörige Entwurfsplanung im Rathaus Germering vor.

Entwurfsplanung durch Herrn Dipl.-Ing. Neudert

Die Entwurfsplanung wird in der Sitzung durch Herrn Dipl.-Ing. Neudert, IB Neudert GmbH, Herrsching a. Ammersee, vorgestellt.

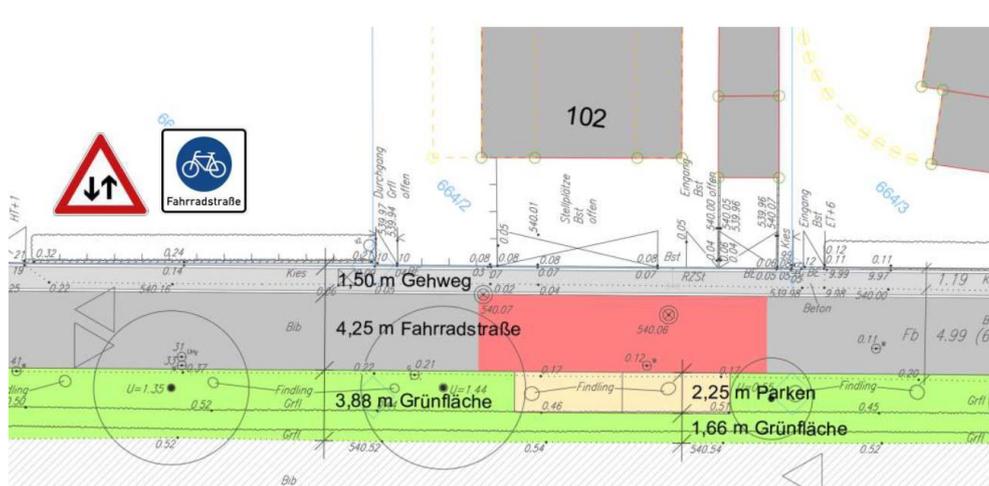
Planungsdetails:

Streckenabschnitt zwischen Salzstraße und Obere Bahnhofstraße

In diesem Streckenabschnitt ist kein selbständiger Gehweg vorhanden. Das „Anliegerparken“ zwischen den bestehenden Einzelbäumen wird derzeit durch Steinfindlinge unterbunden.



Die Fahrradstraße soll nach den Plänen des IB Neudert in diesem Bereich eine Fahrbahnbreite von 4,0m bis 4,25m erhalten (Mindestbreite für Fahrradstraßen beträgt $b=4,0\text{m}$ gem. Kap. 4.3 der RAST06). Dieser Streckenabschnitt soll einen durchgehenden Gehweg an der Nordseite mit einer Breite von ca. 1,5 m erhalten. An der Südseite des Wirtschaftsweges bzw. zwischen den vorhandenen Baumpflanzungen sollen wasserdurchlässige Parkflächen (z.B. Schotterrassen oder Mineralbeton) hergestellt werden. Im Bereich der Parkflächen kann durch eine Rot-Markierung der Fahrbohnoberfläche ein „Aufmerksamkeitsfeld“ für den Radfahrverkehr geschaffen werden.



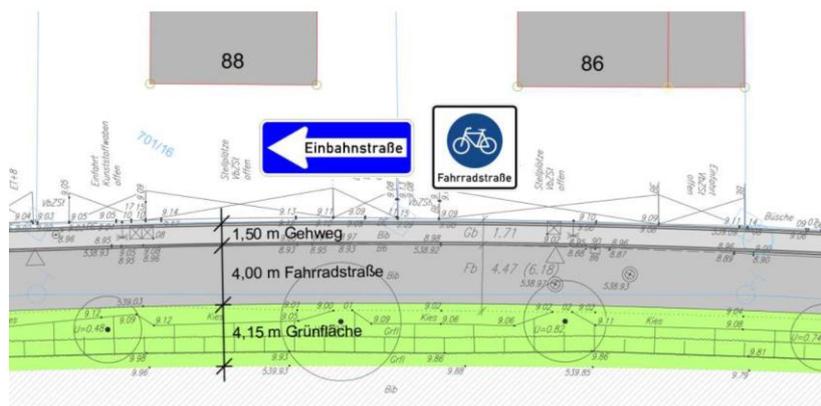
Streckenabschnitt Obere Bahnhofstraße und Goethestraße

Zwischen der Goethe- und der Oberen Bahnhofstraße ist entlang der Nordseite bereits ein Gehweg vorhanden. Durch die bestehende Bebauung sind viele Grundstücksein- und Parkplatz- bzw. Hofzufahrten vorhanden. Auf der gesamten Baustrecke besteht ein erheblicher Parkdruck.



Der nördliche Wirtschaftsweg ist als Einbahnstraße nur in Richtung Westen für Kraftfahrzeuge befahrbar. Zur bestehenden Bebauung hin ist ein durchgehender Gehweg vorhanden.

Die neue Fahrradstraße soll eine Mindestbreite von 4,0 m erhalten. Der bestehende Gehweg wird in der bestehenden Breite beibehalten.



Das Büro i.n.s hat in seiner Machbarkeitsstudie (siehe Bilder unten) vorgeschlagen, den Parkdruck durch die Anordnung von entsprechenden Parkflächen entlang des Wirtschaftsweges bzw. am rechten (nördlichen) Fahrbahnrand durch einzelne Blöcke parallel zum bestehenden Gehweg oder im Gehwegbereich abzudecken.



i.n.s: Parken parallel zur Fahrbahn



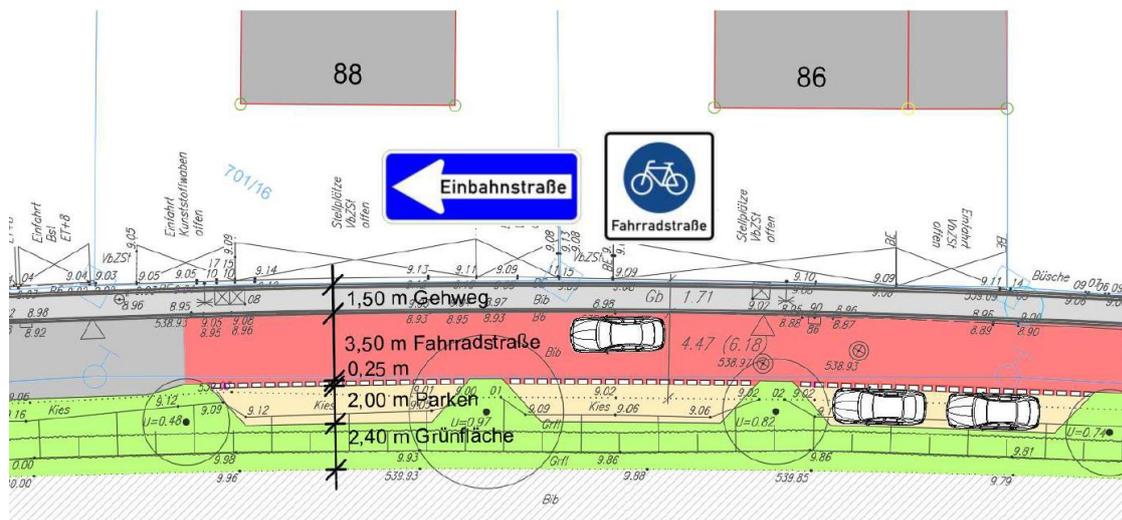
i.n.s. Parken im Gehwegbereich

Beide Varianten führen jedoch zwangsweise dazu, dass eine Einengung der Fahrgasse auf der Fahrradstraße oder einer Unterbrechung des Gehweges notwendig wird, mit der Folge, dass

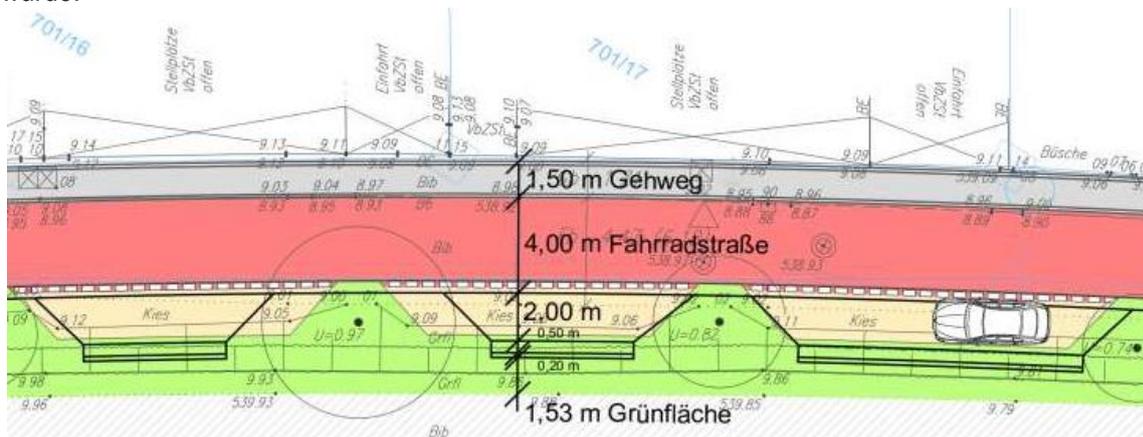
- die Radwegtrasse in Richtung Fahrbahnmitte verschwenkt, oder
- dass Fußgänger vom bestehenden Gehweg auf die Fahrradstraße ausweichen müssen.

Bei dieser Lösung können allerdings Radfahrer durch das Öffnen der Fahrzeugtüren gefährdet werden. Eine Unterbrechung des Gehweges mit notwendiger Fahrbahnverschwenkung für Fußgänger beeinträchtigt die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit der Fußgänger, da Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Das IB Neudert schlägt deshalb vor, anstatt der von i.n.s. in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Variante mit Parkständen am rechten Fahrbahnrand, den Parkraum mit wassergebundener Feinschotter bzw. Mineralbetonoberflächen am südlichen Fahrbahnrand zwischen den vorhandenen Baumstandorten herzustellen.



Durch die Verlagerung der Parkstreifen an die Südseite des Wirtschaftsweges wird die Gefahr durch öffnende Türen an der Fahrerseite reduziert. Es besteht jedoch die Gefahr, dass die Fahrzeuge nicht parallel zur Fahrbahnkante abgestellt werden, um die Fahrzeugtüren in Richtung Böschung öffnen und bequem aussteigen zu können. Zwischen der Landsberger Straße und dem Wirtschaftsweg ist aber streckenweise ein Höhenunterschied bzw. eine begrünte Böschung vorhanden. Breitere Parkstände würden aber dazu führen, dass zur Landsberger Straße hin die Böschungen mit kleinen Stützbauwerke (z.B. Beton-L-Steine o.ä.) abgefangen werden müssen, was zu einer Erhöhung der Baukosten führen würde.



Knoten Obere Bahnhofstraße/Landsberger Straße

Im Rahmen der Planungswerkstatt wurden durch das Büro i.n.s. folgende Maßnahmen für den verkehrssicheren Umbau des Knotens vorgeschlagen:

1. Ausleitung des Kfz-Verkehrs aus dem nördlichen Wirtschaftsweg auf die Landsberger Straße durch die Anordnung einer neuen Ausfahrt:



(Abbildung aus Studie i.n.s.)

2. Errichtung zweier Furten an der Landsberger Straße, getrennt für den Fuß- und Radverkehr:



(Abbildung aus Studie i.n.s.)

3. Umbau des Knotens in eine dreiarmlige Kreuzung durch Schließung der südlichen Zufahrt für Kraftfahrzeuge



(Abbildung aus Studie i.n.s.)

Folgende Maßnahmen sind davon in der Planung des IB Neudert umgesetzt:

- 1) Schaffung einer Aufstellfläche für Radfahrer im Kreuzungsbereich „Obere Bahnhofstraße“,
- 2) getrennte Furten für den Fuß- und Radverkehr,
- 3) Schaffung einer neuen Ausfahrt für den “nördlichen Wirtschaftsweg” auf die Landsberger Straße östlich der Kreuzung,
- 4) Getrennte Abbiegespuren im Bereich der Landsberger Straße,
- 5) Abriegelung der südlichen Zufahrt für Kraftfahrzeuge in Richtung Bahnhof für Kraftfahrzeuge.



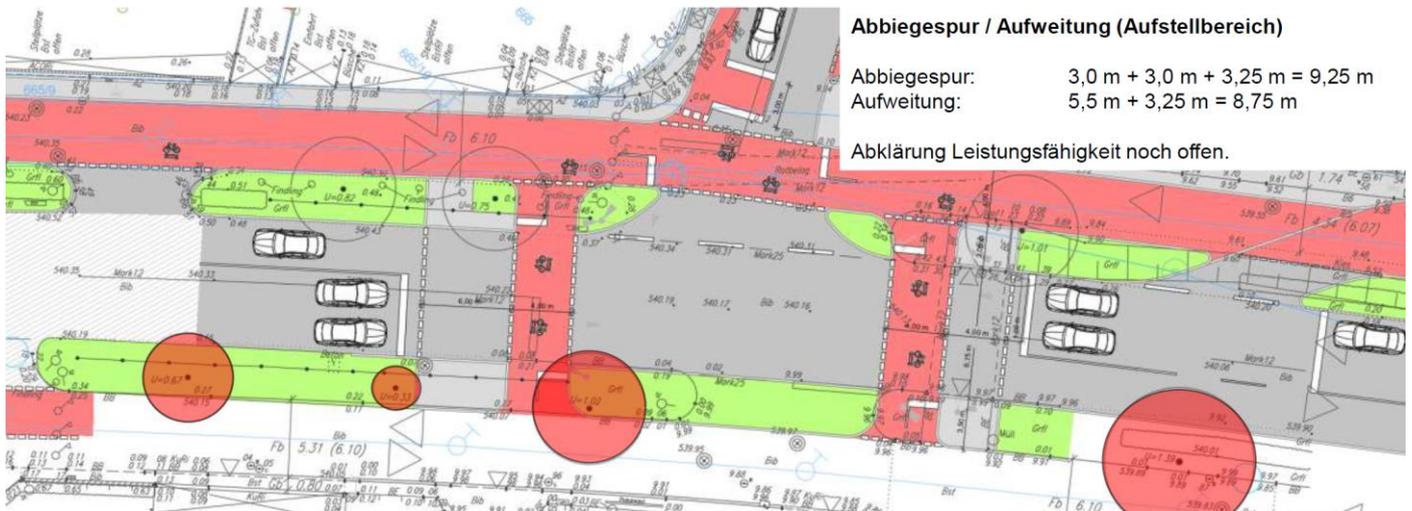
Der Umbau des Knotens hat Auswirkungen auf den vorhandenen Baumbestand



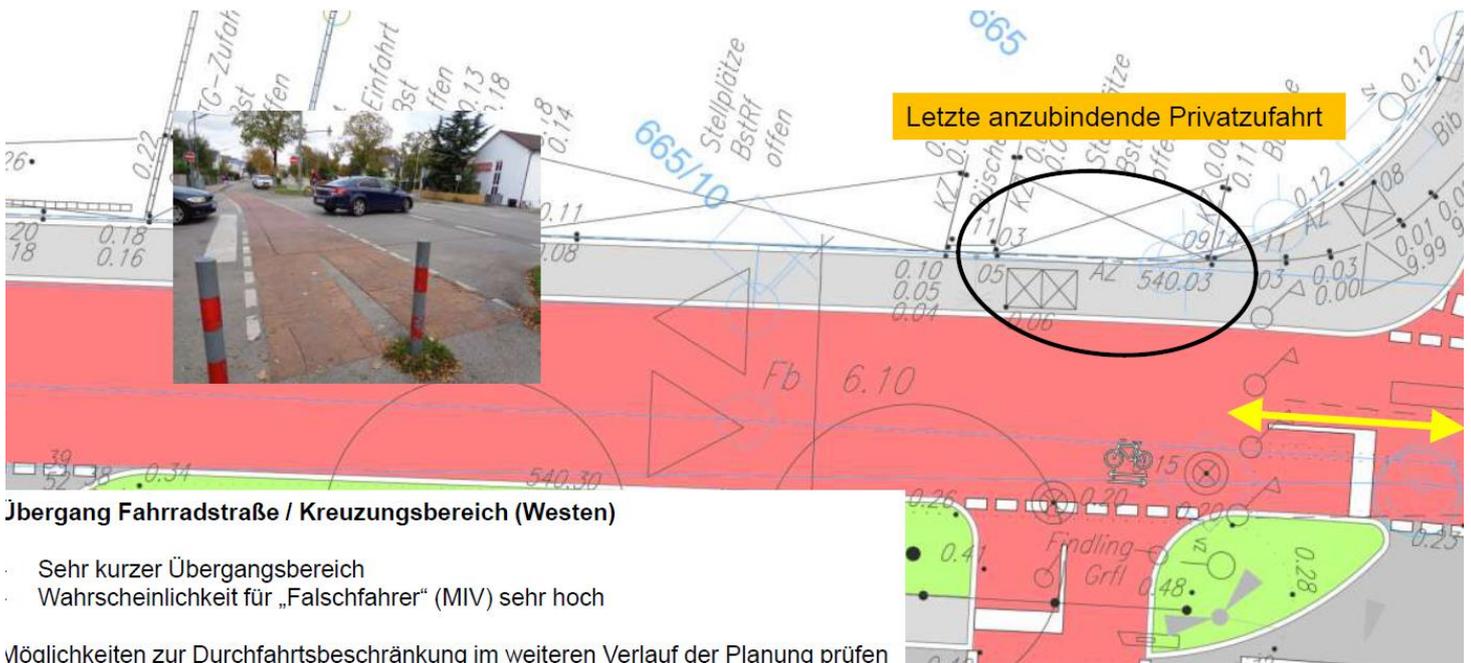
Konfliktsituation Bestandsbaum



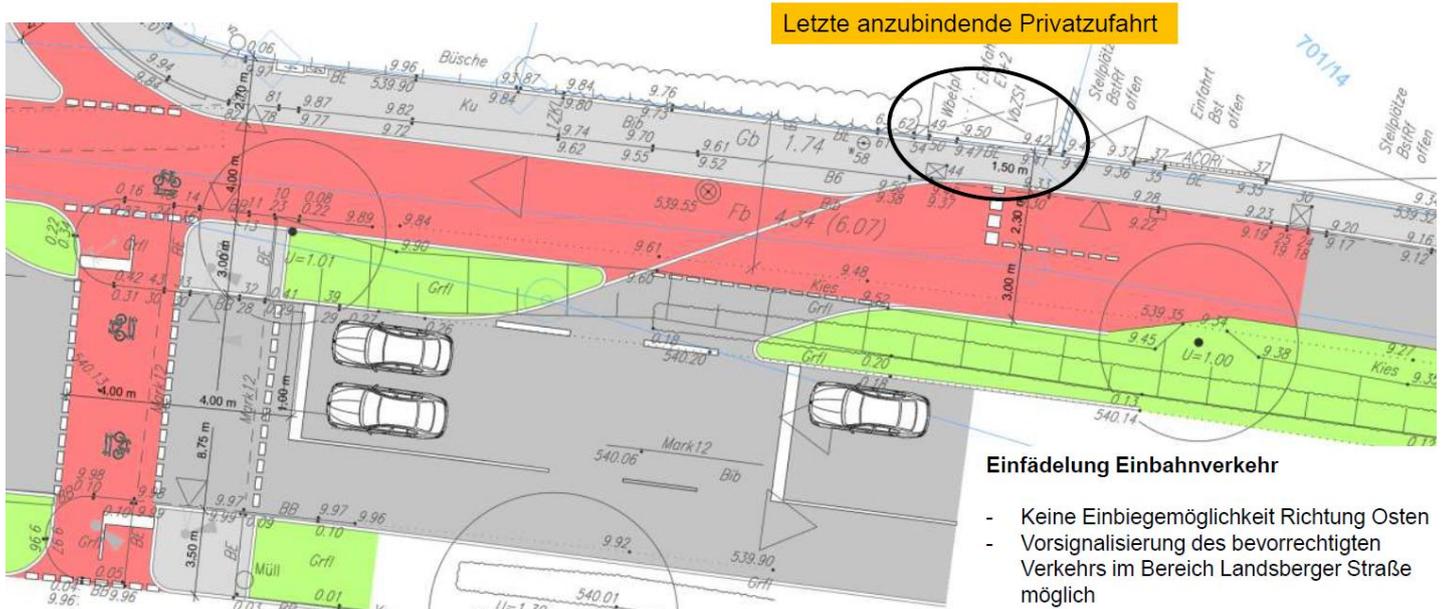
Die Leistungsfähigkeit der beiden neuen Abbiegespuren an der Landsberger Straße ist noch offen, da die vorhandene Fahrbahnbreite der Landsberger Straße nur eine maximale Breite von 8,75m anstatt 9,25 m aufweist. Dies wird durch das IB Neudert mit den beteiligten Büro`s i.n.s und Büro Schlothauer & Wauer derzeit noch abgestimmt.



- 6) Die Wahrscheinlichkeit von „Falschfahrern“ ist durch die anzubindende Parkplatz-/Privatzufahrt am Anwesen „Obere Bahnhofstraße“ Haus Nr. 62 sehr hoch

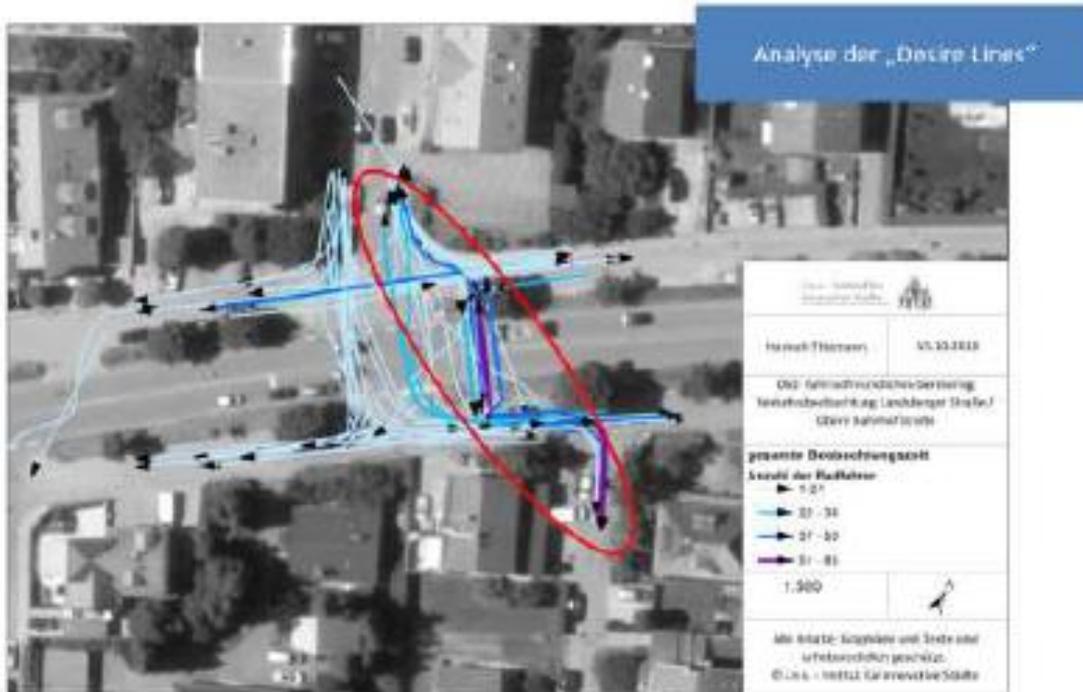


- 7) durch die letzte Grundstückseinfahrt (Landsberger Straße 94) vor der Einmündung der Oberen Bahnhofstraße endet die neue Einfädelspur aus Richtung Goethestraße relativ kurz vor der Halteinie der Ampelanlage Landsberger Straße.



Weiterführung Richtung Bahnhof

Die durchgeführten Verkehrszählungen haben ergeben, dass für Radfahrer eine wichtige Fahrbeziehung von der Oberen Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof und in Gegenrichtung besteht:

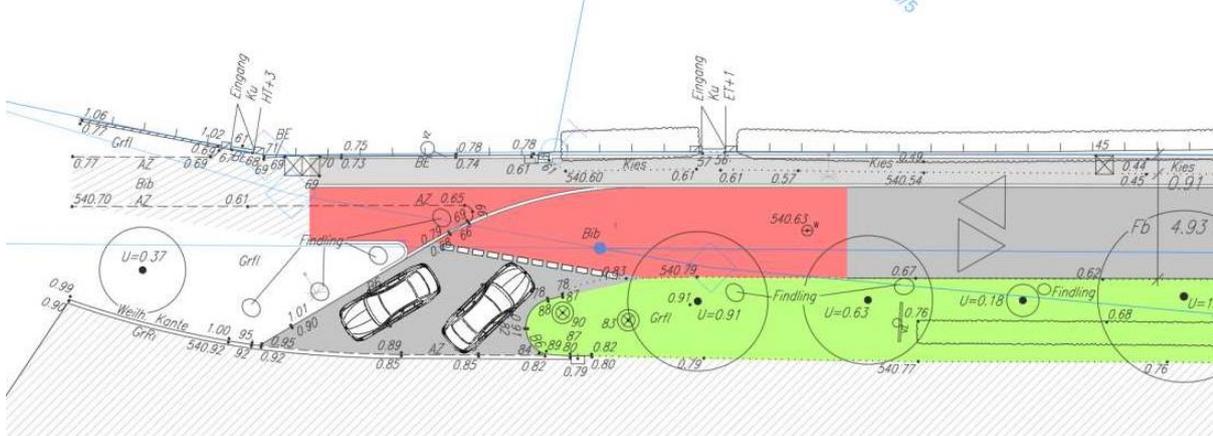


(Bild oben zeigt die Analyse der Vorzugslinien der Radfahrer aus der Studie von i.n.s.)

In der Planung des IB Neudert soll dieser Fahrbeziehung dadurch Rechnung getragen werden, dass im südlichen Bereich eine „Roteinfärbung“ der Fahrbahnoberfläche erfolgt und dadurch diese Radfahrbeziehung hervorgehoben wird.



Geplante Umgestaltung Übergang nördlicher Wirtschaftsweg in den Kreisverkehr Salzstraße



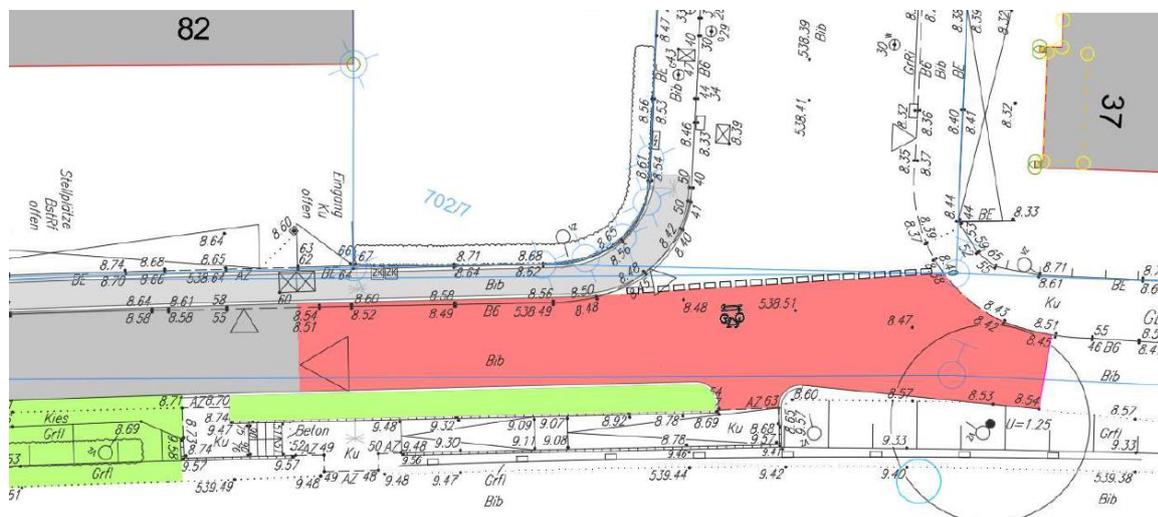
In der Planung des IB Neudert soll diese Radfahrbeziehung für ein- und ausfahrende Kraftfahrzeuge ebenfalls durch eine „Roteinfärbung“ der Fahrbahnoberfläche hervorgehoben werden.

Übergang Goethestraße

Dieser Bereich wird geprägt durch die bestehende Rampe gegenüber der Einmündung Goethestraße und dem vorhandenen „Bypass“ in Richtung Knoten „Untere Bahnhofstraße“.



Da der Umbau dieses Knotens im Bauabschnitt 2 erfolgen soll, schlägt das Ib Neudert vor, bereits im BA 1 den Einmündungsbereich zwischen Goethestraße und der bestehenden Rampe zur Landsberger Straße mit einer Roteinfärbung der Fahrbahnoberfläche hervorzuheben.



Zu erwartende Umbaukosten:

Für den Bauabschnitt BA1 wurden in der Machbarkeitsstudie durch das Büro i.n.s. folgende Baukosten angegeben:

die Streckenabschnitte mit rund	248.000,-- €
den Umbau des Knotens „Obere Bahnhofstraße“ mit rund	<u>300.000,-- €</u>
Gesamtkosten rund	548.000,-- €

zzgl. der Kosten für die Erneuerung Ampelanlage und der Nebenkosten. Im Zuwendungsantrag wurden als anrechenbare Baukosten 660.090,-- € angegeben.

Am 24.11.2020 wurde für diese Baumaßnahme durch das IB Neudert eine Kostenschätzung übermittelt. Nach dieser Kostenschätzung muss mit folgenden Baukosten gerechnet werden:

Umbau des Knotens „Obere Bahnhofstraße“ mit rund	446.250,-- €
die Streckenabschnitte mit rund	<u>461.125,-- €</u>
Gesamtkosten rund	907.375,-- €

Die Kosten für die Herstellung der neuen Lichtzeichenanlage und die gesamten Markierungsarbeiten sind lt. Mitteilung des IB Neudert in diesen Kosten bereits enthalten.

Folgende Annahmen/Randbedingungen liegen laut Herrn Neudert dieser Kostenschätzung zu Grunde:

- im **westlichen Bereich** erfolgt nur eine **Deckensanierung, kein Vollausbau**
- der Ausbau des **östlichen Teils des Wirtschaftsweges** vom Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße bis Goethestraße erfolgt wegen des schlechten Straßenzustandes im **Vollausbau**,
- im Bereich der Landsberger Straße erfolgt nur eine **Deckensanierung mit punktueller Tragschichtenerneuerung**,
- **Weiterverwendung der gegenwärtigen Entwässerungseinrichtungen** (bestehende Entwässerungsanlagen, Gullys etc.).

In der Kostenschätzung nicht enthalten sind:

Baunebenkosten, Kosten für den Grunderwerb, Ingenieurleistungen, Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung, Kosten für die „Straßenausstattung“ (z.B. Absperrpfosten etc.). Die Verwaltung schätzt diese Kosten auf ca. 17-20 % der Herstellungskosten entsprechend bis zu ca. **180.000,-- €**.

Anliegerbeiträge:

Laut Information der Bauverwaltung, ist der westliche Abschnitt des nördlichen Wirtschaftsweges zwischen Oberer Bahnhofstraße und Kreisverkehr Salzstraße noch nicht endgültig hergestellt. Die zugehörigen Herstellungskosten müssen damit nach der rechtsgültigen Erschließungsbeitragsatzung anteilig auf die vom nördlichen Wirtschaftsweg erschlossenen Grundstücksanlieger umgelegt werden.

Förderung:

Für die Baumaßnahme wurde eine Zuwendung aus den „Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative“ über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit beantragt. Gemäß Förderbescheid vom 19.02.2020 wurde eine Projektförderung in Höhe von 40 v.H. der anrechenbaren Baukosten, höchstens jedoch **264.036,-- €**, für die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in Aussicht gestellt.

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und bittet die Verwaltung, auf dieser Basis die Planung zu vervollständigen und abschließend vorzulegen.

Germering, den 26. November 2020

Ernst Bauer

genehmigt OB

2020-11-09_20-30_Präsentation