

Beschluss-Vorlage 2021/0114 zur Sitzung am 20.04.2021  
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 1

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 BA I)  
- Sachstandsbericht und weitere Vorgehensweise

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro 1'372'000.-- €

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

Veranschlagt  
im Ergebnis-HH  
850'000.-- 2021

im Investitions-HH  
2021

mit  
Euro

Produktkonto  
Haushaltsansatz  
Bereits vergeben

5.4.1.1./096110/048700

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin

**wurde gehört**

hat zugestimmt

hat nicht zugestimmt

## Sachverhalt:

### 1. Zusammenfassung bisheriger Entscheidungen:

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.- mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt.

In der Sitzung vom 13. März 2018 wurde das Büro i.n.s. beauftragt, im Rahmen von Planungswerkstätten mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern zu untersuchen, wie entlang der Landsberger Straße eine verkehrssichere Radverkehrsverbindung geschaffen werden kann.

In der Umwelt-, Planungs- und Bauausschusssitzung vom 04.12.2018 wurde von Hr. Graf, i.n.s., das Ergebnis des Bürgerworkshops zur Radwegachse nördliche Landsberger Straße vorgestellt. Für den in dieser Vorlage vorgestellten Bereich (BA1) wurde die Notwendigkeit zum Umbau der Einmündung Obere Bahnhofstraße/Anbindung südlicher Wirtschaftsweg mit Optimierung der Ampelschaltung zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrradfahrer\*innen klar. Dabei wurde auch die Schließung der südlichen Einmündung für Kfz zu Gunsten der Sicherheit für Radfahrer\*innen gefordert. Diesen Empfehlungen hat sich der Ausschuss angeschlossen.

In der Sitzung vom 26.02.2019 hat der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss dem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) zugestimmt.

Gemäß Beschluss des Umwelt-, Planungs- und Bauausschusses vom 19. März 2019 soll im 1. BA 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 Lichtsignalanlage (LSA) auf die einzelnen Verkehrsströme (abbiegende Kraftfahrzeuge, Fuß- und Radverkehr) verkehrssicher angepasst werden. In dieser Sitzung wurde die Verwaltung beauftragt, einen Förderantrag einzureichen, der dann mit Bescheid vom 19.02.2020 bewilligt wurde.

Nach Durchführung des vorgeschriebenen Auswahlverfahrens wurde am 5. Oktober 2020 mit dem Ingenieurbüro Neudert GmbH aus Herrsching a. Ammersee ein Ingenieurvertrag bzw. Planungsauftrag für den BA1 mit den Leistungsphasen 1 mit 4 (optional bis Lph 9) abgeschlossen.

In der Sitzung des Planungs- und Bauausschuss vom 01.12.2020 wurde die Entwurfsplanung durch das Ing.-Büro (IB) Neudert vorgestellt.

Für die folgenden Arbeiten muss der Vertrag des Ing.-Büro Neudert bis zur Lph 9 erweitert werden.

## **2. Bericht der Verwaltung:**

### **a) Stand der Planung:**

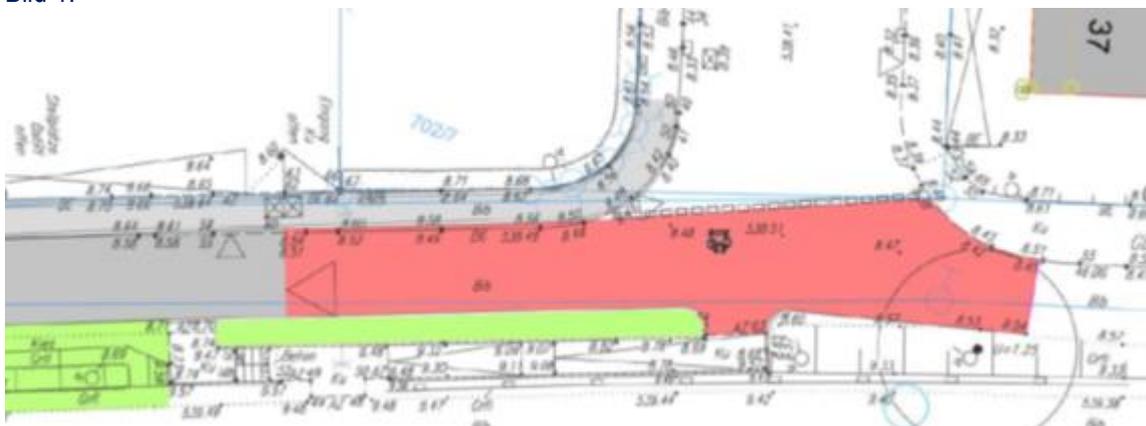
Herr Neudert hat nach der Vorstellung im Ausschuss am 01. Dezember 2020 die sich seitdem ergebenden Änderungen eingearbeitet (Anlage 1).

#### **• Anschluss an den Bauabschnitt 2 (BA 2) (Umgriff Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Landsberger Straße) - Höhe Goethestraße:**

Dieser Bereich wird geprägt durch die bestehende Fußgänger-Rampe gegenüber der Einmündung Goethestraße und der vorhandenen Abfahrt von der Landsberger Straße in Richtung Knoten Obere Bahnhofstraße.

Da der Umbau dieser Fläche erst im BA 2 erfolgen soll, schlägt das Ing.-Büro Neudert vor, bereits im Zuge des Ausbaus BA 1 den Einmündungsbereich zwischen Goethestraße und der bestehenden Rampe zur Landsberger Straße mit einer Roteinfärbung der Fahrbahnoberfläche hervorzuheben.

Bild 1:



#### **• Abschnitt „Ost“ zwischen der Goethestraße und der Oberen Bahnhofstraße:**

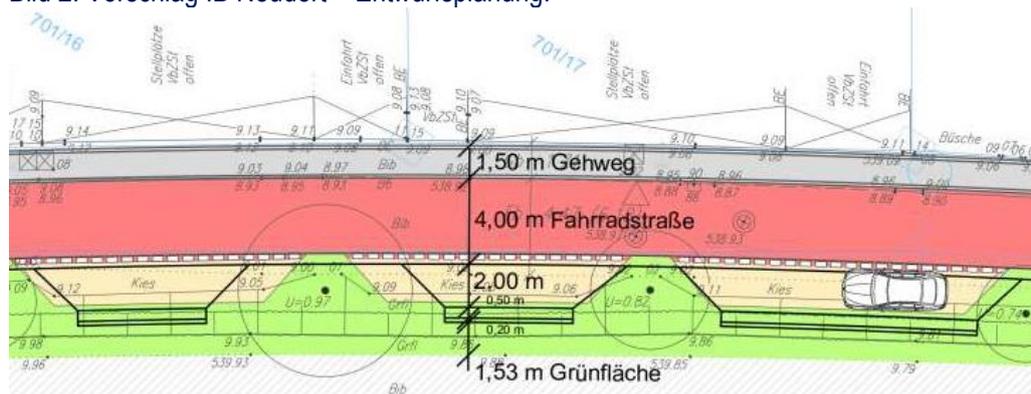
Bestand: Dieser Abschnitt des Wirtschaftswegs ist als Einbahnstraße nur in Richtung Westen für Kraftfahrzeuge befahrbar. Zur bestehenden Bebauung hin ist ein durchgehender Gehweg mit Randstein vorhanden.

Sowohl Fahrbahn als auch Gehweg sind in sehr schlechtem Zustand.

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

Das IB Neudert hat deshalb vorgeschlagen, anstatt der von i.n.s. in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Variante mit Parkplätzen am rechten Fahrbahnrand, den Parkraum mit wassergebundener Feinschotter- bzw. Mineralbetonoberflächen am südlichen Fahrbahnrand zwischen den vorhandenen Baumstandorten als „Parktaschen“ herzustellen (genauere Ausführung unter Punkt e) Parktaschen/Bäume).

Bild 2: Vorschlag IB Neudert – Entwurfsplanung:



• Einmündung Obere Bahnhofstraße:

Bestand: Der Knotenpunkt ist derzeit als Kreuzung ausgebildet mit Einmündung Obere Bahnhofstraße und Einmündung des südlichen Wirtschaftswegs in die Landsberger Straße. Es ist lediglich die Querung der Landsberger Straße auf der Ostseite für Fußgänger\*innen signalisiert.

In der Planung wurden zunächst die Vorschläge von i.n.s., die sich aus der Planungswerkstatt ergeben haben, eingearbeitet (Bild 3) und nach weiterer Überprüfung teils überarbeitet mit folgendem Ergebnis (Bild 4):

- Ausleitung des Kfz-Verkehrs aus dem nördlichen Wirtschaftsweg auf die Landsberger Straße durch die Anordnung einer neuen Ausfahrt (Bild 3 (1)):

Die Aufstellfläche für aus dem Wirtschaftsweg auf die Landsberger Straße ausfahrenden Kfz wurde eingeplant jedoch aus Sicherheitsgründen auf die Südseite verlegt (Bild 4(1)).

- Aufstellfläche mit Rechtsabbiegespur für Radfahrer\*innen aus der Oberen Bahnhofstraße (Bild 3 (2)):

Aufgrund der laut adfc ebenfalls notwendigen Aufstellfläche für Radfahrer\*innen vor dem motorisierten Verkehr und der „Rechtsabbiegespur“ für Radfahrer\*innen ohne Signalisierung auf der Oberen Bahnhofstraße verbliebe dort keine Fläche, um eine Fußgängerfurt anzulegen. Somit wäre davon auszugehen, dass Fußgänger, die entlang des nördlichen Wirtschaftswegs gehen, nicht den gesicherten Umweg über den südlichen Wirtschaftsweg nehmen, sondern fälschlicherweise zusammen mit den Radfahrern die Obere Bahnhofstraße queren. Dies ist aus Sicht der Verwaltung nicht hinzunehmen, da sich hier ein Unfallschwerpunkt zwischen Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen entwickeln könnte.

Deshalb wurde die Radaufstellfurt aus der Oberen Bahnhofstraße zurückversetzt, um eine Fußgängerfurt anzulegen. Die Rechtsabbiegespur für Radfahrer kann aus Platzgründen nicht angelegt werden (Bild 4 (2)).

- Umbau des Knotens in eine dreiarmlige Kreuzung durch Schließung der südlichen Zufahrt für Kraftfahrzeuge  
 Für Kraftfahrzeuge wird die südliche Zufahrt gesperrt. Kraftfahrzeuge können jedoch weiterhin über die westlich davon liegende Straße „Bahnhofplatz“ oder über die Untere Bahnhofstraße zum S-Bahnhof fahren.  
 Radfahrer\*innen können weiterhin in den südlichen Wirtschaftsweg einfahren. Dies wird über zwei Radfahrfurten gewährleistet. Eine direkte Zufahrt aus der Oberen Bahnhofstraße in den südlichen Wirtschaftsweg (Bild 4(4)), mittig der Kreuzung, wie vom adfc gefordert, wird für Radfahrer\*innen aus Sicherheitsgründen nicht angelegt. Die Polizeiinspektion Germering, das Sachgebiet für Straßenverkehrsrecht (Frau Steer), der Fahrradbeauftragte, Herr Wieser (Sachgebiet Umweltangelegenheiten), der Teilhabebeirat und Verkehrsreferent, Herr StR. Hermansdorfer, haben sich gegen eine direkte Ein-/ Zufahrt ausgesprochen.
- Fußgängerquerungen über die Landsberger Straße  
 Die Fußgängerquerung auf der Westseite der Landsberger Straße wurde aus Sicherheitsgründen entfernt (Hauptfußgängerstrom auf der Ostseite), da auf der westlichen Seite der LSA ein Konflikt an der Fußgänger-Aufstellfläche mit den ausparkenden Kfz der privaten Stellplätze befürchtet wird (Bild 4 (3) und Bild 5). Dies entspricht auch der Meinung der Polizeiinspektion.  
 Der Verkehrsreferent, Herr StR. Hermansdorfer, spricht sich jedoch für eine beidseitige Querung der Fußgänger\*innen über die Landsberger aus, da diese ansonsten trotzdem in der westlichen Radfahrfurt queren würden.  
 Die Verwaltung kann den Einwand nachvollziehen, jedoch sollte hier „Sicherheit vor Zügigkeit“ gelten, wie es die Polizeiinspektion angemerkt hat. In der Planung ist somit derzeit nur eine östliche Fußgängerfurt über die Landsberger Straße vorgesehen.
- Für die Radfahrer\*innen wurde ein Vorseignal vor der LSA, von Osten kommend, geplant, um Konflikte mit den die Radfahrfurt querenden Fußgängern zu minimieren (betrifft östliche Fußgängerquerung über die Landsberger Straße)

Vorplanung: Bild 3

Aufstellfläche für Pkw an der LSA (1)



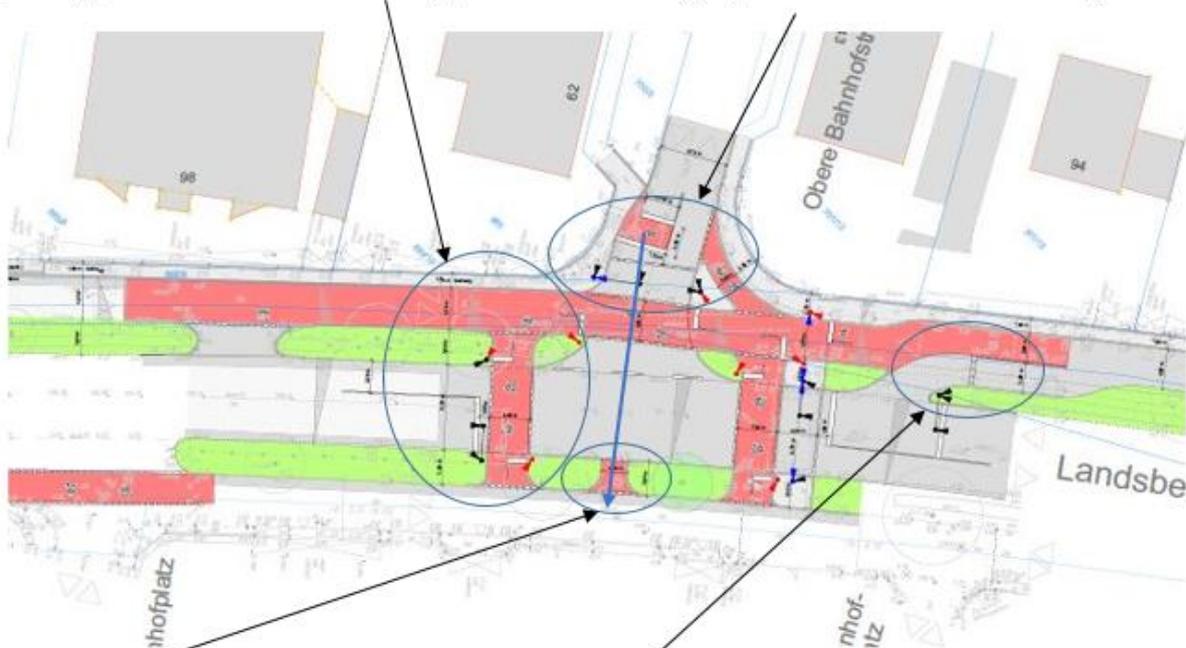
Roteinfärbung südlicher Wirtschaftsweg (Weiterführung zum Bahnhof)

Wg. Vorgezogener Aufstellfläche für Fahrradfahrer\*innen keine Furt für Fußgänger mehr möglich – Rote Flächen stellen die Fahrradfurt dar (2).

Bild 4: aktuelle Planung:

Querung „West“ für Fahrradfahrer\*innen (3)

Fußgängerfurt mit Fahrradaufstellfläche (2)



Zufahrt für Fahrradfahrer\*innen aus der Oberen Bahnhofstraße (4)

Aufstellfläche für Pkw an der LSA (1)

Bild 5



• Weiterführung Richtung Bahnhof:

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

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.

• Abschnitt „West“ zwischen der Oberen Bahnhofstraße und der Salzstraße:

Bestand: In diesem Streckenabschnitt ist kein selbständiger Gehweg vorhanden. Das „Anliegerparken“ zwischen den bestehenden Einzelbäumen wird derzeit durch Findlinge unterbunden, Fahrzeuge werden derzeit auf der Nordseite entlang der Häuserzeile abgestellt.

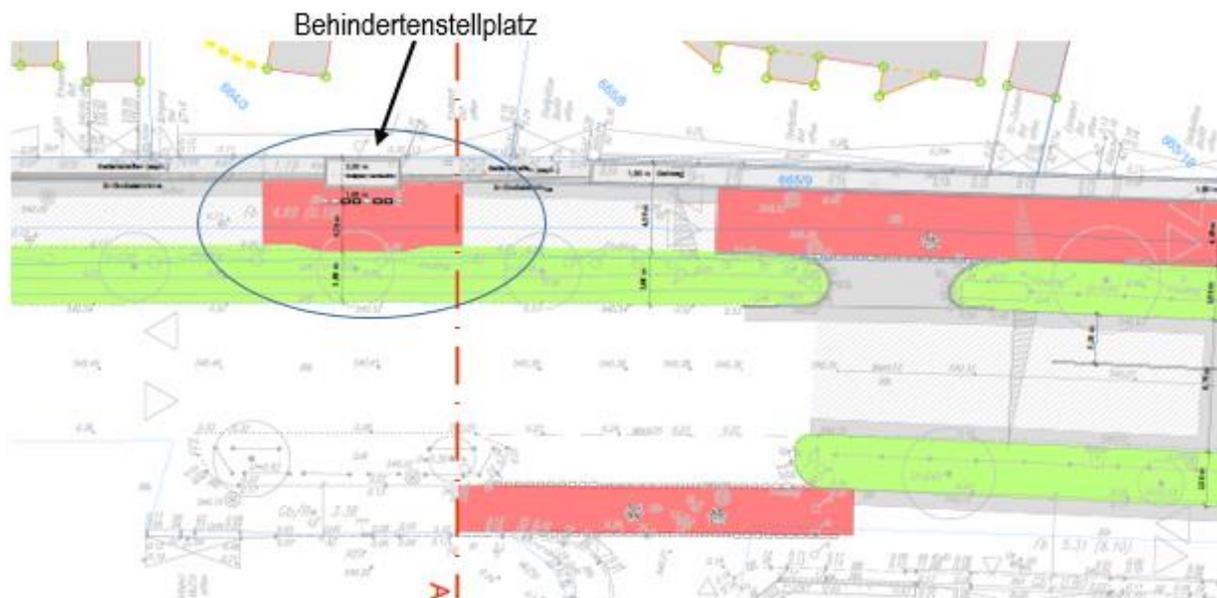
Die Fahrbahnoberfläche befindet sich in gutem Zustand, daher wird vorgeschlagen, hier außer einer Decksanierung (z. B. Überzug mit einer Asphaltsschicht) mit den dann notwendigen Angleichungen an den Bestand keine Arbeiten zur Erneuerung des Fahrbahnbereichs durchführen zu lassen. Die Entwässerung erfolgt über Sickerstreifen. Da diese Art der Straßenentwässerung nicht mehr zeitgemäß ist, muss diese modernisiert werden.

Grundsätzlich ist in einer Fahrradstraße kein Gehweg vorgeschrieben. Um den (wenigen) Fußgänger\*innen eine sichere Führung bieten zu können, könnte ein „Gehweg“ in Plattenbelag mittels einer Entwässerungsrinne von der Fahrstraße abgetrennt werden. Hier sollte auf einen Höhenversatz mit Randstein verzichtet werden. Die Anpassungsarbeiten in den anliegenden Grundstücken, insbesondere in den Grundstückszufahrten, werden dadurch verringert.

Obwohl rein rechtlich durch das Anlegen des Gehwegs nicht genug Breite für das Abstellen von Fahrzeugen auf der Fahrbahn verbleiben würde, jedoch zu befürchten wäre, dass weiterhin Fahrzeuge in dem Bereich abgestellt werden könnten, sollte, wenn ein Gehweg angelegt wird, eine Halteverbotszone eingerichtet werden.

Die Verwaltung bittet um Beratung, ob ein „Gehweg“ angelegt werden soll.

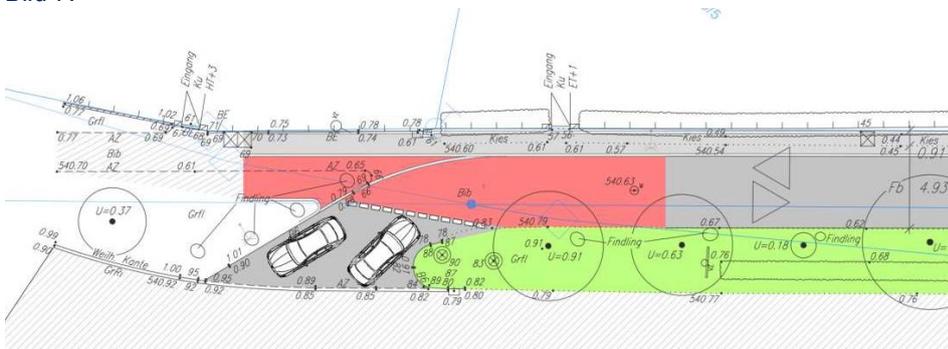
Bild 6:



• Einmündung in die Landsberger Straße am Kreisverkehr Salzstraße

Diese Radfahrbeziehung soll für ein- und ausfahrende Kraftfahrzeuge ebenfalls durch eine „Roteinfärbung“ der Fahrbahnoberfläche hervorgehoben werden.

Bild 7:



Die geänderte Entwurfsplanung wird in der Sitzung durch Herrn Dipl.-Ing. Neudert nochmals vorgestellt.

**c) Baugrunduntersuchung:**

Um detaillierte Ausschreibungsunterlagen erstellen zu können, wurde eine Baugrunduntersuchung beauftragt; dabei wurden im Februar 2021 neun Kleinrammbohrungen durchgeführt.

Die Analyse ergab, dass das Oberflächenmaterial und der darunter befindliche Boden teerhaltige Belastung aufweisen, bei fünf der Probestiche wurde eine „gefährliche pechhaltige“ Belastung festgestellt, es handelt sich demnach um gesondert zu entsorgenden Abfall.

Daher muss –ähnlich wie beim Ausbau des Kleinen Stachus- mit erheblichen Mehrkosten für zusätzliche Beprobungen und die spezielle Entsorgung der Materialien gerechnet werden. Das IB Neudert hatte in seiner ersten Kostenschätzung bereits einen Anteil an teerhaltigen Materialien berücksichtigt, allerdings nicht in diesem Umfang und für die Belastung „gefährlich pechhaltig“.

#### d) Parktaschen/ Baumstandorte:

##### Parktaschen:

Die von i.n.s. vorgeschlagenen Varianten führen zu einer Einengung der Fahrgasse der Fahrradstraße oder einer Unterbrechung des Gehweges, mit der Folge, dass die Radwegtrasse in Richtung Fahrbahnmitte verschwenkt oder dass Fußgänger\*innen vom bestehenden Gehweg auf die Fahrradstraße ausweichen müssen. (siehe Bild 8)

Bild 8:

i.n.s: Parken parallel zur Fahrbahn



i.n.s. Parken im Gehwegbereich



Alternativ können 6 Einzel-Parktaschen im Grünstreifen zwischen den Bäumen angelegt werden. (siehe Bild 2)

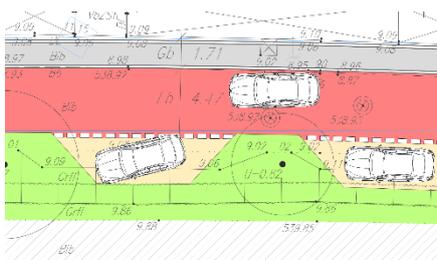
Bei beiden Lösung können Radfahrer\*innen durch das Öffnen der Fahrzeurtüren gefährdet werden.

Grundsätzlich bleibt also die Frage, ob die Anlage der Parktaschen sinnvoll ist.

Bei einem Ortstermin des IB Neudert mit Fr. Müller und Hr. Wieser (SG Umwelt) wurde die Problematik der Parktaschen im Wurzelbereich der bestehenden Baumreihe entlang der Landsberger Straße besprochen. Generell sollte der Bereich Kronenbreite + 1,50 m von Einbauten freigehalten werden, um einen Eingriff in den Wurzelbereich und damit eine Schädigung der Bäume zu vermeiden.

Durch die Verlagerung der Parkstreifen an die Südseite des Wirtschaftsweges wird die Gefahr durch öffnende Türen an der Fahrerseite zwar reduziert, es besteht jedoch die Gefahr, dass die Fahrzeuge nicht parallel zur Fahrbahnkante abgestellt werden, um die Fahrzeurtüren in Richtung Böschung besser öffnen und bequem aussteigen zu können.

Bild 9:



Zwischen der Landsberger Straße und dem Wirtschaftsweg besteht zudem streckenweise ein Höhenunterschied bzw. eine mit Hecke und Bäumen begrünte Böschung. Breitere Parkstände würden aber dazu führen, dass die begrünten Böschungen zur Landsberger Straße hin mit kleinen Stützbauwerke (z.B. Beton- L-

Steine wie am Übergang Landsberger Straße Höhe Goethestraße) abgefangen werden müssen, was zu einer Erhöhung der Baukosten führen würde. In diesen Bereichen müsste auch die bestehende Hecke entfernt werden.

Aus Sicht der Verwaltung, des Verkehrsreferenten Herrn StR Hermansdorfer und der Polizeiinspektion Germering ist beim Anlegen von Parktaschen im Grünstreifen im gesamten Ausbaubereich – auch von „Einzelparktaschen“ - die Sichtbeziehung beim Ein- und Ausparken schwierig; die Parktaschen bergen damit ein gewisses Sicherheitsrisiko für Radfahrer (Nutzung: Beifahrer-Außenspiegel)

Ein Verzicht auf die Parktaschen würde eine Kosteneinsparung von ca. 30.000, -- € (brutto) laut aktueller Kostenberechnung des IB Neudert bedeuten.

Im westlichen Abschnitt befindet sich ein personenbezogener Behindertenstellplatz; dieser muss erhalten bleiben bzw. ein alternativer Platz gefunden werden, z.B. Wiederherstellung an selber Stelle als „Unterbrechung des optionalen Gehwegs“ oder in der Grünfläche.

Hr. StR Sedlmeier sieht eine mögliche separate Neuanlage des Behindertenstellplatzes im Grünstreifen kritisch; der betroffene Bürger besitzt ein großes Fahrzeug, zudem muss er nach Abstellen des Fahrzeugs die Fahrradstraße queren. Er plädiert für die Anlage des Stellplatzes wie bisher (siehe auch Bild 6). Dadurch müssten Fußgänger\*innen zwar auf einem kurzen Abschnitt auf die Fahrbahn ausweichen, jedoch sieht sowohl die Polizeiinspektion Germering als auch Herr StR Sedlmeier dies, wegen des geringen Fußgängerlängsverkehrs, als unproblematisch. Hier wird die Verwaltung noch einen Ortstermin mit dem betroffenen Bürger vereinbaren.

#### Bäume:

Der Umbau des Knotens hat Auswirkungen auf den vorhandenen Baumbestand. Ende Februar musste bereits ein Baum an der Ampel Obere Bahnhofstraße gefällt werden, da dieser bei der Herstellung der neuen Überwege über die Landsberger Straße nicht gehalten werden kann.

Die Biologin Fr. Müller (Sachgebiet Umwelt - Baumkontrolle) wurde zu Zustand und Erhalt der Bäume entlang der Landsberger Straße bei Durchführung der Maßnahme um Stellungnahme gebeten: *„...es befindet sich im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Salzstraße und der Einmündung der Oberen Bahnhofstraße einer der wenigen Alleebestände der Landsberger Straße auf einem intakten Grüngürtel. Die Bäume sind in gutem Zustand. Durch den Bau der Parktaschen würde sich dieser Zustand erheblich verschlechtern.*

*Im Abschnitt zwischen den Einmündungen Obere Bahnhofstraße und Goethestraße ist der Zustand der Bäume etwas schlechter, der Grünstreifen bis auf kleine Flecken nicht mehr intakt...würden hier Parktaschen geschaffen, ohne die Berücksichtigung der geltenden Normen, verlieren wir den vorhandenen Baumbestand. Der Ausbau kann nur mit einer ökologischen Baubegleitung gelingen...“*

Die Verwaltung bittet um Beratung, ob Parktaschen angelegt werden sollen.

#### **e) Förderung:**

Anfang Dezember 2019 hat die Stadt einen Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm „Nationale Klimaschutzinitiative“ beim Projektträger Jülich (im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) gestellt. Der Fördersatz liegt bei maximal 40% der beantragten förderfähigen Gesamtkosten (Angabe gem. Kostenschätzung von i.n.s.: 660.090, -- € - siehe dazu unter Punkt 4).

Mit Schreiben vom 19.02.2020 wurden für die Herstellung der Fahrradstraße als „Maßnahme zum Lückenschluss und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr“ eine Zuwendung in Höhe von 264´036,00 € (brutto) vom Projektträger Jülich bewilligt. Der Zuwendungsbescheid gilt zwischen dem 01.03.2020 und dem 28.02.2022.

#### **f) Anlieger\*innen:**

Es ist vorgesehen, die direkt von der Baustelle betroffenen Anlieger und Gewerbetreibenden in geeigneter Weise über die Maßnahme zu informieren.

#### **g) Anliegerbeiträge:**

Der westliche Abschnitt des nördlichen Wirtschaftsweges zwischen Oberer Bahnhofstraße und Kreisverkehr Salzstraße wurde noch nicht endgültig hergestellt. Die zugehörigen Herstellungskosten müssen damit nach der rechtsgültigen Erschließungsbeitragssatzung anteilig auf die vom nördlichen Wirtschaftsweg erschlossenen Grundstücksanlieger umgelegt werden (Teilabrechnung Gehweg (sofern dieser gebaut werden sollte), Entwässerung, Beleuchtung).

Dabei kann der hohe zu erwartende Anteil an Kosten für die Entsorgung des Ausbaumaterials nicht auf die Anlieger umgelegt werden (gilt als „Provisorium“).

#### **h) Beteiligung:**

27.01.2021: Runder Tisch Radverkehr: Vorstellung des Projekts

23.03.2021: Vorstellung Planung ADCF, Vertreter des Teilhabebeirats, Hr. StR Sedlmeier, Polizei (PI) Germering, Sachgebiet für Straßenverkehrsrecht

#### **i) Sparten:**

Um alle Spartenarbeiten koordinieren zu können, ist vorgesehen, eine Spartenbesprechung durchzuführen.

Die Stadtwerke Germering haben bereits die Erneuerung der Leitungen im gesamten Baubereich angekündigt.

Die Bayernwerke wurden um ein Angebot zur Erneuerung der Beleuchtung gebeten; dies liegt derzeit noch nicht vor.

#### **j) archäologische Untersuchung:**

Es muss im Bauablauf mit einer möglichen Unterbrechung der Arbeiten wegen archäologischer Grabungen gerechnet werden.

#### **k) Rotmarkierung:**

Hr. Neudert schlägt vor, die Rotmarkierung nicht durch gefärbten Asphalt (bleicht aus, kostenintensiv), sondern durch eine Beschichtung auszuführen.

Sowohl die Polizei Germering als auch die Straßenverkehrsbehörde sprechen sich für eine sparsame und sensible Verwendung von Rotmarkierungen aus, d.h. nur in Gefahrenbereichen bzw. in Bereich der Einmündungen, da sonst die Aufmerksamkeit nicht auf diese Gefahrenbereiche gelenkt und ein zu viel an „rot“ nicht mehr wahrgenommen wird.

Die in der Planung mit Rotmarkierung vorgeschlagenen Bereiche sind aus Sicht der Verwaltung sinnvoll.

#### **4. Weiteres Vorgehen, Kosten und vorgesehener Bauablauf:**

##### **• Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe:**

Nach der Zustimmung des Stadtrates (Vorstellung am 27.04.2021) sollen, nach Beauftragung der Lph 5-9 an das Ingenieurbüro Neudert, die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt und eine öffentliche Ausschreibung durchgeführt werden.

##### **• Kosten:**

Für den Bauabschnitt BA1 wurden in der Machbarkeitsstudie durch das Büro i.n.s. folgende Gesamt-Baukosten (netto) angegeben (Kostenangabe für Zuwendungsantrag): 660.090 €

Nach einer Kostenschätzung vom 24.11.2020 musste mit folgenden Gesamtkosten (brutto) gerechnet werden: 1.084.000 €

Im Haushalt wurden diese Mittel vorgesehen: 2021: 1.049.000,-- €; 2022: 35.000,-- €  
Gesamt: 1.084.000 €.

Nach der aktuell vorliegenden Kostenberechnung für die optimierte Planung muss nun mit folgenden Baukosten gerechnet werden (incl. Entsorgung des teerhaltigen Materials): ca. 1'124'500 €

Baunebenkosten wie Kosten für Ingenieurleistungen, die „Straßenausstattung“ (z.B. Absperrpfosten, Beschilderung) für weitere Verkehrsgutachten und Baumersatzpflanzungen sind hier noch nicht enthalten, ebenso wie die Mehrkosten für den optionalen Plattenbelag im „Gehweg“ des westlichen Abschnitts.

Die Verwaltung schätzt diese Kosten auf ca. 20 – 22% der o.g. Baukosten.

Damit ergeben sich zu erwartende Gesamtkosten in Höhe von: ca. 1'372'000 €

Die zusätzlich erforderlichen Mittel könnten, da in 2021 aufgrund fehlender personeller Kapazitäten nicht durchführbar, z. T. aus dem Produktkonto 5.4.1.1.1/096110 (250.000, -- € - Teil-Ausbau Obere Bahnhofstraße zwischen der Dorfstr. und der Heimgartenstr.) gedeckt werden.

#### **5. Weitere Überlegungen:**

Der größte Gefahrenpunkt in der Fortführung der Radwegverbindung an der Landsberger Straße stellt sicher die Abfahrt von der Landsberger Straße auf den Wirtschaftsweg auf Höhe der Raiffeisenbank (Untere Bahnhofstraße 40) dar.

Das Büro Schuh & Co, Germering, wurde in 2018 mit einer Zählung des „Knotenpunktes“ Landsberger Straße/Abfahrt Wirtschaftsweg mit der Goethestraße und der Ausfahrt des Parkplatzes der Bank beauftragt. Dabei wurden über 24 Stunden 598 Fahrzeuge gezählt, die über die Abfahrt in den Wirtschaftsweg oder die Goethestraße einfuhren.

Dazu wurde bereits der Vorschlag geäußert, die Abfahrt nach Fertigstellung der Fahrradstraße provisorisch zu schließen, um die Auswirkungen im kommenden Jahr zu testen.

Hr. StR Hermansdorfer sprach sich gegen diese Maßnahme aus, da das Quartier dann nur über die Untere Bahnhofstraße/Ludwig-Thoma-Straße oder die Einmündung Obere Bahnhofstraße erschlossen wird. Diese Zufahrt dient neben den Anliegern des Wirtschaftswegs besonders der Zufahrt in das Quartier über die Goethestraße. Weiterhin sieht er ausreichend Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Dem schließt sich die Verwaltung an.

### **6. Vorschlag der Verwaltung:**

Die Verwaltung schlägt vor, nach Entscheidung über die Parktaschen (östlicher Abschnitt) und über den „Gehweg“ (westlicher Abschnitt), den Ausbau der Fahrradstraße wie beschrieben weiter zu verfolgen (nächster Schritt: Vorstellung der Planung im Stadtrat am 27.04.2021).

Der Knoten Obere Bahnhofstraße wird, wie beschrieben, ausgebaut.

### **Beschlussvorschlag:**

- a) Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
- b) Im östlichen Bereich sollen Parktaschen hergestellt werden.  
Optional:  
Im östlichen Bereich sollen keine Parktaschen hergestellt werden.
- c) Im westlichen Bereich wird von einer Herstellung eines Gehwegs abgesehen.  
Optional:  
Im westlichen Bereich wird ein „Gehweg“ erstellt.
- d) Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss empfiehlt dem Stadtrat, einen Projektbeschluss zum Ausbau der Fahrradstraße zwischen der Goethestraße und der Salzstraße zu fassen.
- e) Folgende Änderung sind einzuarbeiten bzw. Anregungen zu berücksichtigen: .....

Karin Tichý

genehmigt OB

PBA-20042021-Anlage 1