

<b>Projekthandbuch 2 (PHB 2)</b>		Seite 1
<b>Projektname:</b> VMP / Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs Bauabschnitt 1		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Stadtgebiet München / Hauptverkehrsstraßennetz		
	<b>Projekt-Nr.:</b>	12.TI.500400
	<b>Maßnahmeart:</b>	Neubau
<b>Baureferat - HA Tiefbau</b> Bau-T3, Straßenbeleuchtung und Verkehrsleittechnik	<b>MIP-Bezeichnung / Finanzposition</b> IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1085, RF 65	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 04.04.14 / 233 - 61349 04.04.14 / 233 - 61318	<b>Projektkosten</b> (Kostenberechnung) 1.800.000 €	
<p style="text-align: center;"><b>Gliederung des PHB 2</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bedarf / Sachstand</li> <li>2. Entwurf / Projektbeschreibung</li> <li>3. Bauablauf und Termine</li> <li>4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen</li> </ol> <p><u>Anlage</u></p> <p>A) Termin- und Mittelbedarfsplan</p>		

## 1. Bedarf / Sachstand

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur 1. Fortschreibung des VMP vom 28.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04042) wurde das Baureferat u.a. beauftragt, in Zusammenarbeit mit den anderen Referaten für das Messstellenkonzept zur Verbesserung der Datengrundlage im Verkehr den Investitionsbedarf und die Betriebskosten für die Umsetzung zu ermitteln und dem Stadtrat vorzustellen.

Innerstädtische Verkehrsstörungen im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt München haben in der Regel stets unerwünschte Auswirkungen auf größere Teile des städtischen, regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes. Um diesen Auswirkungen zu begegnen, müssen Maßnahmen getroffen werden, die auf qualitativ hochwertigen und aktuellen Verkehrsinformationen basieren.

Die Messung des Verkehrs ist die Grundlage, um belastbare Aussagen über aktuelle und prognostizierte Verkehrssituationen sowie über die Sinnhaftigkeit von steuernden Eingriffen (z.B. Schaltung von Störfallrouten) treffen zu können. Zudem sind qualitativ hochwertige Verkehrsdaten von wesentlicher Bedeutung für die Ermittlung der aktuellen und kurzfristig sich einstellenden Luftschadstoffbelastungssituationen. Auch die Qualität der Information der Verkehrsteilnehmer ist abhängig von Anzahl und Güte der zur Verfügung stehenden Messdaten.

Eine flächendeckende und aussagekräftige Verkehrsinformation über den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem Hauptstraßennetz liegt aufgrund fehlender Erfassungseinrichtungen derzeit nicht vor.

Daher wurde federführend durch das Kreisverwaltungsreferat ein Detektionskonzept für das Hauptstraßennetz mit dem Ziel entwickelt, alle grundlegenden qualitativen, technischen und geografischen Anforderungen der beteiligten Fachreferate an die Detektion des MIV und der Messstellen im Stadtgebiet zu berücksichtigen. In enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Referaten wurde das Hauptstraßennetz auf die grundlegenden verkehrstechnischen und geografischen Anforderungen zur Messung des MIV überprüft. In diesem Zusammenhang wurde die Notwendigkeit aller Messquerschnitte diskutiert, priorisiert und einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Kosten-Nutzen-Analyse) unterzogen. Die Notwendigkeit einer Ausweitung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs sowie das damit zusammenhängende Konzept sind im Beschluss „Der Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP); Zwischenbericht und 2. Fortschreibung 2013“ vom 22.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13137) ausführlich beschrieben.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Gesundheit und Umwelt für den ersten Bauabschnitt zur Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

## 2. Entwurf / Projektbeschreibung

Die Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs wird aufgrund des erhöhten Schwierigkeitsgrades bei Ergänzungen, Umrüstungen und Modernisierungen bestehender Infrastruktur in folgende zwei zeitlich getrennte Bauabschnitte aufgeteilt:

- Bauabschnitt 1: Neubau von 40 neuen Messquerschnitten im Hauptstraßennetz
- Bauabschnitt 2: Modernisierung von 16 Messquerschnitten, Ergänzung der visuellen Verkehrsbeobachtungsanlage an 11 verkehrlich strategisch wichtigen Knoten durch Verkehrskameras und Umrüstung von 7 Radfahrmessquerschnitten inklusive der erforderlichen Anpassung der bestehenden Infrastruktur

Im ersten Bauabschnitt werden nun die im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse festgelegten 40 neuen Messstellen errichtet. Die Messquerschnitte werden mit einer Erkennung von 8+1 Fahrzeugklassen (Motorräder, Pkw, Kleintransporter, Pkw mit Anhänger, Lkw, Lkw mit Anhänger, Sattel-Kfz, Busse und Sonstige) ausgeführt. Die georeferenzierte Lage der Messquerschnitte wurde mit den betroffenen Fachdienststellen der Referate abgestimmt. Die 40 Messquerschnitte werden an folgenden in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Straßenabschnitten eingerichtet:

<b>Kfz-Messstellen</b>	
<i>Standort</i>	
<i>Straße</i>	<i>Höhe</i>
Altstadtringtunnel	Oberfläche
Berg-am-Laim-Straße	Schlüsselberg-/ Baumkirchner Straße
Bodenseestraße/B 2	
Brudermühltunnel	Oberfläche
Candidtunnel	
Candidtunnel	Oberfläche
Carl-Wery-Straße/St 2078	
Dachauer Straße	Mittlerer Ring-Wintrichring
Donnersbergerbrücke	
Föhringer Ring	Herzog-Heinrich-Brücke
Friedenheimer Brücke	
Fürstenrieder Straße	nördlich BAB A 95
Georg-Brauchle-Ring	Olympiaknoten Ost
Grünwalder Straße	südlich Schorererstraße
Ingolstädter Straße/B 13	
Innsbrucker Ring-Tunnel	Oberfläche
Laimer Unterführung	Wotanstraße
Landshuter Allee-Tunnel	Oberfläche
Leinthalerbrücke	
Leuchtenberggring-Tunnel	
Lortzingstraße	
Luitpoldbrücke	(Prinzregentenbrücke)
Max-Joseph-Brücke	
Neurieder Straße	
Offenbachstraße	Unterführung DB
Paul-Heyse-Unterführung	
Plinganserstraße	
Putzbrunner Straße/St 2079	
Richard-Strauss-Tunnel	Oberfläche
Schenkendorfstraße	Unterführung Ungererstraße
Ständlerstraße	
Thalkirchner Brücke	
Thomas-Wimmer-Ring	
Truderinger Straße	Unterführung DB
Tumblingerstraße	Unterführung DB
Verdistraße	westlich Bahnbrücke
Von-Kahr-Straße	westlich Bahnbrücke
Wasserburger Landstraße/B 304	
Wittelsbacherbrücke	
Würmtalstraße/St 2343	

### 3. Bauablauf und Termine

Es ist vorgesehen, mit der Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs im I. Quartal 2015 zu beginnen. Für den Bauabschnitt 1 werden die wesentlichen Arbeiten bis zum III. Quartal 2015 abgeschlossen sein. Ein großer Teil der Arbeiten findet zunächst außerhalb des Straßenraumes statt. Die anschließend erforderlichen Arbeiten zur Verlegung der Messschleifen in die Fahrbahnen sind pro Messquerschnitt auf ca. 4 Stunden pro Spur begrenzt und werden in den verkehrsarmen Zeiten mit Sperrung einzelner Fahrspuren durchgeführt, so dass der verkehrliche Einfluss der lokalen Maßnahmen auf ein Minimum begrenzt ist.

### 4. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den Bauabschnitt 1 zur Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 1.800.000 €. Die enthaltene Risikoreserve von ca. 150.000 € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Die Projektkosten teilen sich wie folgt auf:

Neubau von 40 Messquerschnitten	1.650.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	150.000 €
	-----
Gesamtkosten Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zur Messung des Verkehrs Bauabschnitt 1	1.800.000 €

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Diese Summe wird als neue Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Zusätzlich erforderliche zahlungswirksame Mittelbedarfe (Sach- und Personalkosten) für den Betrieb und Unterhalt der oben genannten Anlagentechnik wird das Baureferat im Rahmen der Genehmigung des Bauabschnittes 2 beschreiben.