

**Quiddestraße / Albert-Schweitzer-Straße
Austausch der Lichtsignalanlage, Radwegverbesserung
und barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
2.100.000 €

Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03377

Anlage
Bedarfsprogramm

Beschluss des Bauausschusses vom 14.07.2015 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Die Kreuzung an der Quiddestraße / Albert-Schweitzer-Straße ist als vierarmiger Knoten ausgebildet und mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Die Lichtsignalanlage wurde im Jahre 1982 errichtet. Zusatzeinrichtungen für Blinde fehlen. Aufgrund des Alters der Anlage ist ein Austausch zwingend erforderlich, da im Falle eines Gerätedefekts oder -ausfalls Ersatzteile nicht mehr verfügbar sind. Das Baureferat nimmt den notwendigen Austausch der Lichtzeichenanlage zum Anlass, auch die Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr zu optimieren.

Durch die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (siehe auch Beschluss „ÖPNV-Offensive IV“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2014; Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13721) besteht die Pflicht, alle Haltestellen barrierefrei umzubauen. Mit vorliegendem Projekt sollen alle Haltekanten der Bushaltestellen Quiddestraße und Siegfried-Mollier-Straße barrierefrei ausgebaut werden. Im Kreuzungsbereich Quiddestraße / Albert-Schweitzer-Straße bestehen Umsteigebeziehungen zwischen vier MVG-Buslinien (Nummern 139, 192, 197 und 199) und den U-Bahn-Linien U5 und U7.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 16 Ramersdorf - Perlach hat zudem in seinem Antrag Nr. 08-14 / B 04742 einen Fußgängerübergang für die Albert-Schweitzer-Straße auf Höhe der Bushaltestelle Siegfried-Mollier-Straße gewünscht.

Als Ergebnis der Bedarfsableitung wurde das als Anlage beigefügte Bedarfsprogramm erarbeitet. Es wird hiermit zur Genehmigung vorgelegt.

2. Projektbeschreibung

Das derzeitige Grobkonzept sieht vor:

- Austausch der Lichtsignalanlage und Erweiterung mit akustischen Signalgebern für Blinde (ZEB)
- Ausbildung der gesicherten Querungsstellen für Fußgänger gemäß dem weiterentwickelten Münchner Standard für die „Gemeinsame Überquerungsstelle mit 3 cm Bordhöhe“
- Alle Fußgängerbereiche werden mit Münchner Gehwegplatten barrierefrei hergestellt. Die Aufstellflächen für Fußgänger reichen bis an die Fahrbahn heran. Dadurch sind auch die Radverkehrsführungen optimiert. An den Fußgängerfurten, an denen keine Aufstellflächen zwischen Radweg und Fahrbahn vorhanden sind, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. So wird der Konflikt zwischen dem Rad- und Fußverkehr aufgelöst.
- Barrierefreier Ausbau aller vorhandenen Bushaltestellenkanten nach dem aktuellen Münchner Standard. Die Lage der Haltestellen bleibt unverändert. Um den Konflikt zwischen den Fahrgästen und dem Radverkehr zu entschärfen, werden an allen Haltestellenkanten zwischen der Fahrbahn und dem Radweg Aufstellflächen für die Busfahrgäste errichtet. Damit die Fahrstreifen der Kraftfahrzeuge im heute bestehenden Umfang erhalten bleiben, wird der Mittelteiler in der Albert-Schweitzer-Straße in Höhe der Haltestelle Siegfried-Mollier-Straße verschmälert und in Höhe der Haltestelle Quiddestraße ganz zurückgebaut.
- Die Maßnahme soll 2017 realisiert werden.
- Für die Projektumsetzung müssen Bäume (voraussichtlich 8 - 10) gefällt werden.

Die Baumaßnahme ist mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Weiterentwickelter Standard für gesicherte Querungsstellen

Die im Dezember 2014 neu erschienene DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ beschreibt sowohl die Querungsstelle mit differenzierter Bordsteinhöhe als auch die Querungsstelle mit einheitlicher Bordsteinhöhe und taktilem Bodenleitsystem.

Eine auf Initiative des Baureferates, Hauptabteilung Tiefbau, ins Leben gerufene Arbeitsgruppe mit Vertretern des Behindertenbeirates, Facharbeitskreis Mobilität, des „Städtischen Beraterkreises Barrierefreies Planen und Bauen“, des Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbundes e. V. und von Dienststellen des Baureferates hat die Vor- und Nachteile beider Lösungen diskutiert und eine Lösung mit einheitlicher Bordhöhe als neuen Standard für Fußgängerüberwege mit Ampel oder Zebrastreifen favorisiert und entwickelt.

Danach erfolgt künftig die Anzeige der Querungsstelle für Blinde und Sehbehinderte durch einen Auffindestreifen aus Noppenplatten, an den ein Richtungsfeld aus Rippenplatten anschließt. Der Auffindestreifen verläuft quer über die Gehbahn. Das anschließende Richtungsfeld endet am Bordstein neben dem Signalmast mit dem Signalgeber für Blinde. Zur Berücksichtigung der Belange sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzern als auch blinden Menschen wird der Bord in ganzer Überquerungsstellenbreite wie bisher auf 3 cm abgesenkt. Die Bordsteinkante beidseitig des Richtungsfeldes wird mit einer Abrundung von $r = 2$ cm versehen, um die Überfahrbarkeit für Rollstuhl- und Rollatornutzer zu optimieren. Vor dem Richtungsfeld bleibt die Bordsteinkante wie bisher bruchrau, um die Erstabbarkeit für Blinde und Sehbehinderte zu optimieren.

Das Baureferat wird künftig diese Lösung bei Neubauprojekten umsetzen.

In der Arbeitsgruppe besteht Konsens, dass eine Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe von 0 und 6 cm immer nur eine Lösung für Einzelfälle, z. B. bei sehr hohem Rollstuhlfahreraufkommen sein kann. Der auf 6 cm abgesenkte Bord bietet zwar optimalen Schutz für Blinde und Sehbehinderte, ist aber für die meisten Rollstuhl- und Rollatornutzer unüberwindbar. Der auf Null abgesenkte Bereich erscheint auf den ersten Blick für Rollstuhl- und Rollatornutzer als optimale Lösung, muss aber zur Sicherheit für Blinde und Sehbehinderte mit einem Sperrfeld aus Rippenplatten mit ca. 1 m Tiefe quer zur Lauf- bzw. Fahrtrichtung versehen werden. Damit relativiert sich der Vorteil der Nullabsenkung für Rollstuhl- und Rollatornutzer. Um die Nullabsenkung nutzen zu können, müssen sie erst eine für die meisten Nutzer unangenehme „Rüttelstrecke“ überwinden.

3. Kosten

Das Baureferat hat auf der Grundlage des Grobkonzepts den Kostenrahmen erstellt. Danach ergibt sich für das Projekt eine Kostenobergrenze von 2.100.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 190.000 €. Von den Gesamtkosten entfallen 300.000 € für die Lichtsignalanlage, 800.000 € für die barrierefreien Bushaltestellen (8 Haltestellenkanten inklusive Anpassung eines Mittelteilers) und 1.000.000 € für den Kreuzungs- und Querungsumbau.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Diese Summe wird als 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.

4. Finanzierung

Die Maßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2014 – 2018 nicht enthalten. Die Finanzierung der Maßnahme mit 2.100.000 € erfolgt in Höhe von 1.000.000 € über die „Nahmobilitätspauschale“ (MIP 2014 - 2018, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 306), in Höhe von 800.000 € über die Pauschale „ÖPNV-Offensive IV – Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen“ (MIP 2014 - 2018, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1070, Rangfolge-Nr. 208) und in Höhe von 300.000 € über die Pauschale „Verkehrssicherungseinrichtungen“ (MIP 2014 - 2018, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4200, Rangfolge-Nr. 307). Die Finanzierungsanteile des Projektes werden nach Erteilung der Projektgenehmigung im Rahmen einer Veranschlagungsberichtigung auf dem Büroweg aus den Pauschalen herausgelöst und als Einzelmaßnahme im Mehrjahresinvestitionsprogramm und Haushalt veranschlagt.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wird nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) gefördert.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 16
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T0, T1, T1/S, T2, T3, TZ, TZ/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/CSO
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4