

Projekthandbuch 1 (PHB 1)		Seite 1
Projektname: Dachauer Straße zwischen Lori- und Gabelsbergerstraße im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt		
zusätzl. örtl. Bezeichnung:		
Projekt-Nr.: 100713 / 100781		Maßnahmeart: Radwegeinbau, Kreuzungsumbau und Lichtzeichenanlagenaustausch
Baureferat - HA Tiefbau Straßenplanung und -bau		MIP-Bezeichnung, IL, Maßnahme-Nr. MIP-Entwurf 2016-2020, IL 1, 6300.1110, RF 302 MIP-Entwurf 2016-2020, IL 1, 6300.4200, RF 306
		Projektkosten (Kostenschätzung) 3.800.000 €
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachstand 2. Planungskonzept 3. Besondere Anforderungen 4. Rechtliche Bauvoraussetzungen 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A1) Termin- und Mittelbedarfsplan (Bauabschnitt 1) A2) Termin- und Mittelbedarfsplan (Bauabschnitt 2) B) Übersichtslageplan (M 1:4000) C) Projektplan 		

1. Bisherige Befassung des Stadtrates

In der Sitzung des Bauausschusses am 01.07.2014 wurden eine Verbreiterung des Gehwegs und die Schaffung eines Radweges in der Dachauer Straße stadteinwärts zwischen Lori- und Sandstraße behandelt.

Das Baureferat wurde mit Beschluss des Bauausschusses vom 01.07.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00100) beauftragt, eine Vorplanung mit Kostenschätzung für den Radwegebau in der Dachauer Straße getrennt für die stadteinwärtige und die stadtauswärtige Richtung zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorzulegen. Dabei soll auch über den Straßenzustand der Dachauer Straße detaillierter berichtet werden.

Das Baureferat hat die Vorplanung sowie eine qualifizierte Kostenschätzung gemäß dem Auftrag des Bauausschusses vom 01.07.2014 erstellt.

Des Weiteren stehen im direkten südlichen Anschluss an das Radwegprojekt die Lichtzeichenanlagen der benachbarten Knotenpunkte (Abstand ca. 70 m) Dachauer Straße / Maßmannstraße und Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße infolge ihres Alters zum Austausch an. Beide Anlagen müssen aus betrieblichen Gründen zeitgleich ausgetauscht werden.

Zudem besteht Verbesserungsbedarf bei den Querungen für Fuß- und Radverkehr an den genannten Knotenpunkten. Das Kreisverwaltungsreferat hat das Baureferat daher mit Schreiben vom 15.09.2014 und 19.05.2015 gebeten, bauliche Optimierungsmaßnahmen zur Verbesserung von Komfort, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs vorzunehmen.

Aus wirtschaftlichen Gründen ist es sinnvoll, den Radwegebau, den Austausch der Lichtsignalanlage und die bauliche Optimierung der Querungen zu einem Projekt zusammenzufassen. Für eine gesamtheitliche Betrachtung der Planung muss für den gesamten Planungsumgriff die gleiche Planungsschärfe wie für das Radwegprojekt vorliegen. Das Baureferat hat deshalb auch für die Umbaumaßnahmen im Bereich der Knotenpunkte Dachauer Straße / Maßmannstraße und Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße die Vorplanung erstellt.

Die Vorplanungsunterlagen sowie das PHB 1 für die Gesamtmaßnahme sind erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

2.1. Geplante Bauabwicklung

Die Dachauer Straße ist als klassifizierte Hauptverkehrsstraße eine der Haupteinfahrtstraßen aus dem Münchner Westen. Mit ca. 25.000 - 27.000 Kraftfahrzeugen pro Tag weist sie im betrachteten Abschnitt ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen auf.

Angesichts der verkehrlichen Bedeutung der Dachauer Straße sowie der Größe und Komplexität des Projektes ist eine Bauausführung in nur einer Bausaison nicht möglich. Das Projekt wird daher in zwei Bauabschnitte unterteilt. Die Bauausführung erfolgt in zwei aufeinanderfolgenden Jahren.

Der erste Bauabschnitt zwischen Maßmann- und Gabelsbergerstraße beinhaltet den Austausch der Lichtsignalanlagen mit Umbau zur Querungsoptimierung an den Knotenpunkten Dachauer Straße / Maßmannstraße und Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße. Bedingt durch die Störungsanfälligkeit und Ersatzteilversorgung der Anlage ist ein Austausch vordringlich. Die Baumaßnahme ist mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt und soll in den Sommerferien 2017 durchgeführt werden.

Für den zweiten Bauabschnitt, den Einbau des baulichen Geh- und Radwegs zwischen Lori- und Sand- / Maßmannstraße, ist voraussichtlich die komplette Bausaison 2018 zu veranschlagen. Die Arbeiten an der Fahrbahn sind schwerpunktmäßig in den Sommerferien durchzuführen.

Aufgrund der unterschiedlichen Ausführungszeiträume in 2017 und 2018 werden für die Bauabschnitte 1 und 2 zwei Projektgenehmigungen im Stadtrat herbeigeführt.

2.2. Bauabschnitt 1

Das derzeitige Planungskonzept sieht vor:

- Die Lichtzeichenanlagen an der Dachauer Straße / Maßmannstraße sowie an der Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße werden altersbedingt ausgetauscht und mit einer Zusatzeinrichtung für Blinde (ZEB) ausgestattet.
- Barrierefreie Ausbildung der Fußgängerfurten gemäß dem weiterentwickelten Münchner Standard für gesicherte Querungsstellen nach DIN 18040-3.
- Die an der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn der Dachauer Straße vorhandene Längsparkbucht wird sowohl an der Maßmann- als auch an der Gabelsbergerstraße baulich durch Gehbahnnasen gefasst, was zur Verkürzung der Querungslängen und -zeiten führt und somit der Leistungsfähigkeit beider Knotenpunkte zu Gute kommt.
- Am Knotenpunkt Dachauer Straße / Maßmannstraße wird die nördliche Radlfurt über die Dachauer Straße verbreitert und als Zweirichtungsfurt ausgebildet und somit die Möglichkeit geschaffen, dass der stadteinwärts fahrende Radverkehr an dieser Stelle auf den Zweirichtungsradweg in der Maßmannstraße umsetzen kann. Die nicht mehr benötigte südliche Radlfurt über die Dachauer Straße wird zurückgebaut.
- Die Längsparkbuchten in der Gabelsbergerstraße werden baulich gefasst und somit eine vorgezogene Aufstellfläche für Fußgänger geschaffen. Die nicht mehr benötigte nördliche Radlfurt über die Dachauer Straße wird zurückgebaut und die südliche Radlfurt wird lagemäßig so verändert, dass ein direkter Anschluss an den vorhandenen Radfahrstreifen in der Gabelsbergerstraße erfolgt.
- Der stadteinwärts führende Radweg in der Dachauer Straße wird um 20 cm zu Lasten der Gehbahn auf dann 1,60 m verbreitert.
- An der Ecke Gabelsbergerstraße / Dachauer Straße muss ein Baum gefällt werden; dafür werden zwei Bäume in diesem Bereich neu gepflanzt.

2.3. Bauabschnitt 2

Das derzeitige Planungskonzept sieht vor:

Die Dachauer Straße ist eine in beide Fahrtrichtungen zweistreifig befahrene Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahngleisen in Mittellage auf einem ca. 6,00 m breiten, besonderen Bahnkörper. Die gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 01.07.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00100) zu optimierenden Fuß- und Radwege zwischen Lori- und Sandstraße entsprechen nicht den heutigen Standards in Bezug auf die geforderten Breiten. Die Nebenflächen auf beiden Straßenseiten bestehen aus einem nicht standardgerechten, ca. 1,2 m breiten Radweg und einem ca. 1,8 m breiten Gehweg. Der Radweg ist dabei lediglich mittels einer Markierung vom Gehweg getrennt und entspricht nicht der üblichen Bauweise in Asphalt. Zwischen Radweg und den hier direkt angrenzenden Längsparkbuchten gibt es keinen Sicherheitsraum. Die in beide Richtungen zweistreifige Fahrbahn weist eine Breite zwischen ca. 5,7 m und 7,5 m auf. In stadteinwärtiger Richtung weitet sich die Fahrbahn im Zulauf zum Knoten Sandstraße auf drei Fahrspuren auf.

Im betrachteten Abschnitt besteht, wie im Beschluss des Bauausschusses vom 01.07.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00100) beschrieben, mittelfristig Sanierungsbedarf, was etwa einem Zeithorizont von 4 bis 5 Jahren entspricht. Eine Sanierung steht also 2018/2019 an. In der stadteinwärts gerichteten Fahrbahn zwischen Erzgießerei- und Loristraße treten vereinzelt Risse und Unebenheiten auf. Dies gilt ebenso für den Abschnitt außerhalb des Umgriffs zwischen Lori- und Lothstraße. Auch in den übrigen Bereichen sind leichte Unebenheiten zu finden.

Das Verkehrsaufkommen in der Dachauer Straße, einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße, spricht aus Gründen der Sicherheit für die Radfahrenden grundsätzlich für die Führung des Radverkehrs auf baulichen Radwegen. Dies ist mit dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Der bauliche Eingriff zur Verbreiterung der Geh- und Radwege umfasst das Versetzen der Bordsteinkante in Richtung Fahrbahnmitte. Die beiden Fahrstreifen jeweils neben dem besonderen Bahnkörper bleiben dabei in der Strecke erhalten und werden auf eine einheitliche Breite von ca. 3,0 m verschmälert. Der Rechtsabbiegefahrstreifen in die Sandstraße bleibt in seiner Breite erhalten. Angrenzend an die Fahrbahn werden ebenfalls auf beiden Seiten bauliche Längsparkbuchten mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen und mit einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom baulichen Radweg getrennt. Dieser bauliche Radweg hat aufgrund der begrenzten Spielräume auf beiden Seiten der Dachauer Straße eine Mindestbreite von 1,60 m, zuzüglich des Sicherheitstrennstreifens zu den Längsparkplätzen. Die Gehbahnbreiten variieren sowohl auf der westlichen als auch auf der östlichen Seite der Dachauer Straße, wobei diese immer deutlich über 2,00 m breit sind.

Der stadtauswärts führende Radweg geht nördlich der Loristraße auf den bestehenden baulichen Radweg über. Im Übergangsbereich muss ein Baum gefällt werden. Im weiteren Verlauf bis zur Lothstraße wird der Radweg dann durch einen Grünstreifen und Fußgängeraufstellflächen von der Fahrbahn getrennt. Hier besteht kein vordringlicher Handlungsbedarf; die vier Bestandsbäume sollen erhalten werden.

Südlich von Maßmann- und Sandstraße werden die Radwege im Zuge des 1. Bauabschnittes erneuert.

Die detaillierte Vorplanung hat ergeben, dass die Parkplätze am östlichen Fahrbahnrand nördlich der Maßmannstraße voraussichtlich nicht gehalten werden können.
Somit entfallen im Vergleich zum Ist-Zustand insgesamt ca. 10 Parkplätze.

3. Besondere Anforderungen

Bauabschnitt 1

Aufgrund des hohen Alters der Lichtzeichenanlagen (ca. 30 Jahre) ist ein Austausch unbedingt erforderlich, da im Falle eines Gerätedefekts oder -ausfalls Ersatzteile nur noch sehr schwer zu beschaffen sind bzw. nicht mehr verfügbar sind.

Die Realisierung der Maßnahme ist für 2017 vorgesehen.

Bauabschnitt 2

Fahrbahnaufbau:

Die Untersuchung des befestigten Straßenoberbaus ergab, dass sich unter Asphaltdeck- und -binderschicht eine Zementtragschicht befindet. Dieser Umstand ist bei einer Sanierung der Fahrbahn und dem Versetzen der Bordsteinkante zu berücksichtigen, da sich dies auf die Kosten und die Bauzeit auswirkt.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der neuen Höhenentwicklung des Straßenquerschnittes, insbesondere durch die Verschiebung der Bordsteinkante, die Betontragschicht abgefräst bzw. ausgebaut werden muss.

Altlasten:

Die Boden- und Altlastenuntersuchung ergab, dass unterhalb des befestigten Straßenoberbaus z. T. Bodenmaterial zu finden ist, welches die Anforderungen an die Frostschutzschicht im eingebauten Zustand nicht erfüllt und somit als nicht frostsicher einzustufen ist. Das vorgefundene Material kann als gering bis mittel frostempfindlich eingestuft werden.

Im Bereich der analysierten Bodenproben wurde z. T. mit PAK belastetes Bodenmaterial vorgefunden. Dieses muss im Zuge der Straßenbauarbeiten einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden.

Die Realisierung der Maßnahme ist für 2018 vorgesehen.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die öffentlich-rechtlichen Bauvoraussetzungen sind gegeben.

Die Landeshauptstadt München ist Straßenbaulasträger der umzubauenden Verkehrsflächen.

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

Die Projektkosten der Maßnahme betragen 3.800.000 € (Kostenobergrenze) und beinhalten insgesamt eine Risikoreserve von 575.000 €.

Bauabschnitt 1:

Die Kosten hierfür belaufen sich auf 1.800.000 €. Auf den Austausch der Lichtzeichenanlagen entfallen ca. 950.000 €, auf die baulichen Optimierungsmaßnahmen im Straßenraum etwa 850.000 €.

Die Maßnahme ist nicht erschließungsbeitragspflichtig. Die Möglichkeit der Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) ist nicht gegeben.

Bauabschnitt 2:

Für den baulichen Geh- und Radweg ergeben sich Kosten von 2.000.000 €.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der neuen Höhenentwicklung des Straßenquerschnittes, insbesondere durch die Verschiebung der Bordsteinkante, die Betontragschicht abgefräst bzw. ausgebaut werden muss. Die Projektkosten enthalten deshalb die grundlegende Erneuerung der Fahrbahn inklusive des Aufbruchs der Betontragschicht und eines teilweisen Bodenaustausches.

Die Maßnahme ist grundsätzlich förderfähig nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG).