

**Dachauer Straße
zwischen Lori- und Gabelsbergerstraße
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt**

**Verbesserung der Radverkehrsführung mit Kreuzungsumbau
im Zuge des Austausches von Lichtsignalanlagen**

**Bauabschnitt 2:
Verbesserung der Radverkehrsführung
zwischen Lori- und Sandstraße**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
2.130.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10754

Anlagen

- Projekthandbuch 2 (PHB 2)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 3 vom 16.03.2018

Beschluss des Bauausschusses vom 10.04.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Der Bauausschuss hat am 22.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06874) die Vorplanung für die Optimierungen der Fuß- und Radverkehrsführung und den altersbedingten Austausch der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Dachauer Straße / Maßmannstraße und Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße (Bauabschnitt 1) sowie den Einbau eines baulichen Geh- und Radweges zwischen der Lori- und Sandstraße (Bauabschnitt 2) genehmigt und folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Vorplanung für den Einbau eines baulichen Geh- und Radweges zwischen Lori- und Sandstraße sowie für die Optimierungen der Fuß- und Radverkehrsführung und den altersbedingten Austausch der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Dachauer Straße / Maßmannstraße und Dachauer Straße / Gabelsbergerstraße wird unter der Maßgabe einer Prüfung der unter Punkt 2 aufgeführten weiteren Varianten genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanung für die Dachauer Straße stadteinwärts die 3 folgenden Varianten zu erarbeiten:
 - a) gemäß Vorschlag Baureferat
 - b) mit Spurbreiten von 2,85 m und dafür eine breitere Gehbahn
 - c) mit Entfall von Stellplätzen im Bereich östl. der Loristraße und Entfall einer Geradeausspur an der Kreuzung Sandstraße zu Gunsten von Stellplätzen an dieser Stelle und eines Aufstellbereiches für Fußgänger und entsprechend breiteren Gehbahn und Radweg (einschl. der hierfür erforderlichen Leistungsfähigkeitsberechnung des KVR),

dem Bauausschuss vorzulegen und für die Bauabschnitte 1 und 2 die Projektgenehmigungen herbeizuführen.

Das Baureferat wird beauftragt, dabei auch zu überprüfen, ob auf der Ostseite der Sandstraße eine separate Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung möglich ist.

3. Des weiteren wird geprüft, ob zwischen den Stellplätzen zwischen Lori- und Sandstraße stadteinwärts Bäume gepflanzt werden können (2 m Parkstreifen + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen).

Mit Beschluss vom 02.05.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08488) hat der Bauausschuss für den Bauabschnitt 1 „Austausch der Lichtsignalanlagen und Kreuzungsumbau“ die Projektgenehmigung erteilt.

Damit der geplante und erforderliche Baubeginn für den Bauabschnitt 1 zu den Sommerferien 2017 sichergestellt werden konnte, mussten die Grenzen zwischen den beiden Bauabschnitten geringfügig verschoben werden. Die Einmündung Dachauer Straße / Sandstraße wurde im weiteren Verfahren aus dem Bauabschnitt 1 herausgelöst und dem Bauabschnitt 2 zugeordnet. Dies wurde vom Bauausschuss mit der Projektgenehmigung zum Bauabschnitt 1 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08488 vom 02.05.2017). Die Baumaßnahme ist bereits abgeschlossen.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für den in dieser Beschlussvorlage behandelten Bauabschnitt 2 „Verbesserung der Radverkehrsführung zwischen Lori- und Sandstraße“ der vorgenannten Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.

Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektentwicklung

2.1 Prüfaufträge aus der Vorprojektgenehmigung

Mit dem Beschluss des Bauausschusses zur Vorprojektgenehmigung vom 22.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06874) wurde das Baureferat beauftragt, zu prüfen, ob zum einen auf der Ostseite der Sandstraße eine separate Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung möglich ist. Zum anderen, ob in der Dachauer Straße zwischen Lori- und Sandstraße stadteinwärts Bäume zwischen den Stellplätzen gepflanzt werden können.

Im Zuge der vertieften Planungen hat sich gezeigt, dass diese Prüfaufträge und deren Auswirkungen auf das Projekt unabhängig von den drei zu erarbeitenden Varianten gemäß dem Auftrag aus der Vorprojektgenehmigung betrachtet werden können.

2.1.1 Separate Radverkehrsführung in der Sandstraße

In der Sandstraße zwischen Dachauer Straße und Josef-Ruederer-Straße herrscht Einrichtungsverkehr und es gibt im Bestand nur Radverkehrsanlagen Richtung Süden an der Westseite der Straße. Der Radverkehr aus der südlichen Sandstraße wird im Bestand über die Josef-Ruederer-Straße zur Dachauer Straße geführt. Radfahrende, die die Dachauer Straße stadtauswärts befahren wollen, müssen anschließend die Gabelsberger- und die Maßmannstraße queren.

Die Prüfung, ob in der Sandstraße eine separate Radverkehrsführung entgegen der Fahrtrichtung bis zur Dachauer Straße möglich ist, ergab, dass dabei im Prinzip zwei Möglichkeiten – an der Ost- bzw. Westseite der Sandstraße – denkbar sind. Diese wurden zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat untersucht.

i) Baulicher Radweg auf der Ostseite der Sandstraße

Durch einen Rückbau der Parkplätze auf der Ostseite der Sandstraße könnte an dieser Stelle ein baulicher Radweg geschaffen werden. Dabei entfielen 7 Parkplätze. Zudem müsste im Zulauf zum Knoten Dachauer Straße der Baumgraben rückgebaut und ein Baum gefällt werden.

Mit dieser Variante wäre am Knoten Dachauer Straße / Maßmannstraße bei regelkonformer Fahrweise der Radverkehr ohne größere Probleme abzuwickeln. Probleme treten bei dieser Lösung jedoch nicht direkt am Knoten Dachauer Straße sondern im Bereich der Dreiecksinsel in der Sandstraße / Josef-Ruederer-Straße auf. Das Kreisverwaltungsreferat hat diesen Konfliktpunkt hinsichtlich Verkehrssicherheit und signaltechnischer Machbarkeit untersucht.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Die Einrichtung einer unsignalisierten Querung des Radverkehrs über den zweispurigen Linksabbieger aus der nördlichen Sandstraße ist aufgrund der Kreuzungsgeometrie, der Verkehrsverhältnisse und der Sichtverhältnisse im Bestand nicht verkehrssicher möglich.

Da der Radverkehr also nicht ungesichert über die Dreiecksinsel geführt werden kann, wurde die Sicherung des Radverkehrs mittels einer zusätzlichen Lichtsignalanlage an dieser Stelle überprüft. Auch diese Alternative ist aus folgenden Gründen nicht machbar:

- Die Leistungsfähigkeit einer solchen Lichtsignalanlage wäre für die Abwicklung des Verkehrs zu gering.
- Eine signalisierte Radfurt kann an dieser Stelle nicht ohne eine zugeordnete signalisierte Fußgängerfurt angeordnet werden. Um eine Fußgänger- und eine Radverkehrsfurt aufnehmen zu können, müsste der Knoten umgebaut werden.
- Die bisherige Vorfahrtregelung, welche durch die Dreiecksinsel und die Markierungen erst möglich ist, könnte nicht aufrechterhalten werden, wodurch bei einem Ausfall der Lichtsignalanlage der Verkehr des Knotens nicht mehr verkehrssicher abgewickelt werden könnte.
- Auch die Idee, dem linksabbiegenden Verkehr aus der nördlichen Sandstraße eine Spur wegzunehmen, löst die Konflikte nicht und der Wegfall der Fahrspur würde außerdem die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage weiter eklatant senken.

Somit ist nach den oben genannten Gründen die Anordnung einer Lichtsignalanlage am Knoten Josef-Ruederer-Straße / Sandstraße ebenfalls nicht möglich und die Variante i) damit abzulehnen.

ii) Zweirichtungsradweg an der westlichen Seite der Sandstraße

Der bestehende Radweg an der Westseite der Sandstraße verfügt nicht über die notwendigen Breiten für einen Betrieb im Zweirichtungsverkehr. Durch einen Rückbau der Parkplätze auf der Westseite der Sandstraße könnte grundsätzlich ein baulicher Zweirichtungsradweg geschaffen werden. Eine zusätzliche Querung über die Sandstraße südlich der Josef-Ruederer-Straße wäre außerdem notwendig.

Dabei entfielen insgesamt etwa 12 Parkplätze. Zudem müssten an der Einmündung Kreittmayrstraße und im Zulauf zum Knoten Dachauer Straße drei Baumgräben rückgebaut und somit drei Bäume gefällt werden.

Das Kreisverwaltungsreferat hat diesen Konfliktpunkt hinsichtlich Verkehrssicherheit und signaltechnischer Machbarkeit untersucht.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Durch den zusätzlichen Radverkehrsstrom und die Enge der Radverkehrsanlage an der Einmündung Dachauer Straße / Sandstraße entsteht folgendes Problem:

An den Straßenrändern befänden sich nach dem Umbau zwei Haltelinien. Die zugeordneten, sehr kleinen Aufstellflächen sind mit 1 bis 2 Fahrrädern voll besetzt. Jedes weitere Fahrrad steht im signalisierten Fahrtweg eines anderen Fahrradstroms. Bei Ortsbesichtigungen (ohne gegenläufige Fahrradfurt und deren zukünftige Haltelinie über die Dachauer Straße und ohne Radverkehr aus der Sandstraße) wurde beobachtet, dass die vorhandene Aufstellfläche Richtung Innenstadt bereits heute voll besetzt ist. Zusätzliche Radverkehrsströme kann der Knoten nicht aufnehmen. Diese Variante ist damit ebenfalls abzulehnen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kann eine Radverkehrsführung in der Sandstraße zur Dachauer Straße entgegen der Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs nicht realisiert werden. Die ausführliche Stellungnahme und Argumentation des Kreisverwaltungsreferates ist in Anlage D1 beigefügt.

Die heutige Radverkehrsführung über die Josef-Ruederer-Straße erscheint in diesem Zusammenhang als zumutbare geringfügige Umwegfahrt, zumal Gabelsberger- und Maßmannstraße in der Regel innerhalb einer Grünphase überquert werden können.

2.1.2 Baumpflanzungen und Parkplatzbilanz

Die Prüfung, ob in der stadteinwärtigen Richtung zwischen Lori- und Sandstraße zwischen den Längsparkplätzen Baumpflanzungen möglich sind, ergab, dass voraussichtlich 6 Bäume realisiert werden können. Dafür müssten im Gegenzug 5 Parkplätze entfallen.

Außerdem kann in der erweiterten Grünfläche vor der Dachauer Straße 92 ein Baum gepflanzt werden. Durch das Entfallen der Parkbucht an dieser Stelle werden auch die Sichtbeziehungen an der Zu- und Ausfahrt zur Dachauer Straße 92 erheblich verbessert. Die Parkbucht kann – wie in der Vorprojektgenehmigung vom 22.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06874) beschrieben – aufgrund zu geringer Breite ohnehin nicht gehalten werden.

Für den zu fällenden Baum am Übergang auf den Bestandsradweg (stadtauswärts) kann an etwa gleicher Stelle ein Ersatzbaum im erweiterten Baumgraben vor der signalisierten Fußgängerquerung zur Tramhaltestelle gepflanzt werden. Der hier durch die Verschwenkung des Radwegs auf den Bestand entfallende Parkplatz wurde bereits in der Vorprojektgenehmigung berücksichtigt.

Durch die baulichen Maßnahmen für den Radwegeinbau entfallen – wie in der Vorprojektgenehmigung vom 22.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06874) beschrieben – 10 Parkplätze. Mit den oben genannten Parkplätzen, die durch die Baumpflanzungen zusätzlich entfallen müssten, würde der Entfall in der Dachauer Straße im Vergleich zum Ist-Zustand insgesamt ca. 15 Parkplätze betragen. Das Baureferat rät aufgrund des sehr hohen Parkdruckes in diesem Bereich von einem zusätzlichen Entfallen von 5 Stellplätzen ab.

2.2 Zusätzliche Varianten gemäß Auftrag aus der Vorprojektgenehmigung

Mit dem Beschluss des Bauausschusses zur Vorprojektgenehmigung vom 22.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06874) wurde das Baureferat beauftragt, zusätzlich zum vorgeschlagenen Planungskonzept zwei Varianten zu erarbeiten und dem Bauausschuss vorzulegen. Die erste Variante sollte weiter reduzierte Spurbreiten von 2,85 m und dafür eine breitere Gehbahn aufweisen. Die zweite Variante sieht einen Entfall von Stellplätzen in der Dachauer Straße im Bereich östlich der Loristraße zugunsten einer breiteren Gehbahn und den Entfall einer Geradeausspur an der Kreuzung Dachauer Straße / Sandstraße zu Gunsten von Stellplätzen und eines Aufstellbereiches für Fußgänger an dieser Stelle vor. Die Gehbahn und der Radweg sollen entsprechend verbreitert werden.

2.2.1 Variante 1: Spurbreiten von 2,85 m

Das Baureferat wurde beauftragt, zu überprüfen, ob eine weitere Reduzierung der Fahrspurbreiten auf 2,85 m und eine gleichzeitige Verbreiterung der Gehbahn möglich ist.

Im Bestand weisen die Fahrstreifen in der Dachauer Straße eine Breite von bis zu 3,5 m auf. Die Verschmälerung der Fahrstreifen von ca. 3,5 m auf 3,0 m ist notwendig, um regelkonforme bauliche Radverkehrsanlagen zu schaffen. Diese Breite von 3,0 m wurde im Abstimmungsprozess zwischen Kreisverwaltungsreferat und Baureferat als Mindestbreite für die Fahrstreifen festgelegt.

Der Bus 153 mit Endhaltestelle Lothstraße nutzt die Dachauer Straße für seine Wendefahrt über die Sand- und Josef-Ruederer-Straße. Bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrstreifen von 3,0 m vorzusehen, was auch durch die MVG gefordert wird.

Hierzu teilt das Kreisverwaltungsreferat ergänzend mit:

Nach den Empfehlungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Kap. 6.1.1.3. ist für die Anlage von zweistreifigen Richtungsfahrbahnen mit Mittelstreifen (in diesem Fall das Tramplanum) im Regelfall eine Mindestbreite der Fahrspuren von 6,5 m vorzusehen. Da sich die Dachauer Straße im sogenannten „Vorbehaltsnetz Wirtschaftsverkehr“ befindet und es sich um eine Hauptverkehrsstraße mit zumindest zu Spitzenzeiten hohem Bus- und Lkw-Verkehr handelt, ist eine Breite von 3,00 m pro Spur das unterste Mindestmaß, das als verkehrssicher akzeptiert werden kann. Nur weil im Vergleich zum Bestand eine Reduzierung der vorhandenen Fahrspurbreiten von rund 3,5 m auf 3,0 m noch als Kompromiss vertreten werden kann, können am Fahrbahnrand regelkonforme Radverkehrsanlagen und Parkstände geschaffen werden. Eine weitere Verschmälerung der Fahrspuren auf 2,85 m ist aus Verkehrssicherheitsgründen allerdings nicht mehr zu vertreten und wird daher abgelehnt.

Ohnehin wird die Gehbahn auf gesamter Länge verbreitert. Die stadteinwärtige Gehbahn weist in den aktuellen Planungen nach dem Umbau an der schmalsten Stelle eine Breite von gut 2,20 m auf (etwa vor der HsNr. Dachauer Straße 145). An derselben Stelle beträgt die Breite der heutigen Bestandsgehbahn weniger als 1,60 m. Dies entspricht einer Verbreiterung der Gehwegfläche um über 0,60 m. Im weiteren Verlauf der Dachauer Straße stadteinwärts steigt die Breite der Gehbahn zudem kontinuierlich auf deutlich über 2,50 m an.

Eine weitere Verbreiterung der Gehbahn und die damit einhergehende Einengung der Fahrstreifen ist somit nicht notwendig. Variante 1 wird somit im Projektverlauf nicht weiter verfolgt.

2.2.2 Variante 2: Entfall einer Geradeausspur am Knoten Dachauer Straße / Sandstraße

Die Variante 2 beinhaltet, stadteinwärts eine Fahrspur im Zulauf zum Knoten Dachauer Straße/ Sandstraße zu reduzieren. Zudem ist als Nachweis eine Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreisverwaltungsreferates gefordert.

Das Kreisverwaltungsreferat hat dementsprechend auf Basis einer neuen Verkehrszählung vom Frühjahr 2017, der Grünzeitauswertungen der Lichtsignalanlage sowie eigener Verkehrsbeobachtungen den Sachverhalt analysiert und die geforderte Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Lichtsignalanlage am Knoten Dachauer Straße / Sandstraße bei der derzeitigen Spuraufteilung (dreispuriger Zulauf zum Knoten) bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit und darüber hinaus arbeitet. In der Spitzenstunde sind Stauungen keine Ausnahme. Der rechtsabbiegende Verkehr in die Sandstraße wird durch den bevorrechtigten Fuß- und Radverkehrsstrom über die Sandstraße sowie auch durch sich zurückstauende Fahrzeuge in der Sandstraße am Abfluss gehindert. Zudem führen Rückstauungen vom Stiglmaierplatz und aus der Gabelsbergerstraße zu weiteren Behinderungen des stadteinwärtigen Verkehrs zum Stiglmaierplatz an den Knoten.

Das Kreisverwaltungsreferat hat die Leistungsfähigkeit am Knoten Dachauer Straße / Sandstraße untersucht und dabei den Bestandsknoten mit der aktuellen Planung (Planfall) sowie der Variante 2 verglichen. Das Kreisverwaltungsreferat kommt dabei zu folgendem Ergebnis (die ausführliche Stellungnahme inklusive der Leistungsfähigkeitsberechnung ist in Anlage D2 aufgeführt):

Sowohl der Bestand als auch der Planfall können die derzeitige Verkehrsmenge des stadteinwärtigen Verkehrs zum Stiglmaierplatz bewältigen. Bei der Variante 2 mit nur zweispurigem Zulauf zum Knoten kann der stadteinwärtige Verkehr zum Stiglmaierplatz, auch unter den für die Berechnung angenommenen optimalen Bedingungen, nicht mehr bewältigt werden. In der Spitzenstunde können 138 Fahrzeuge den Knoten nicht passieren. Die Länge der nicht abgeflossenen Fahrzeuge, hintereinander aufgestellt, betrüge nach einer Stunde theoretisch 828 Meter. In der Praxis führt derartige Rückstau dazu, dass der Verkehr teilweise auf „Schleichwege“ ausweicht und sich somit in unerwünschtem Maße verlagert.

Die Auswertung der Verkehrszahlen des vorgelagerten Knotens Dachauer / Lothstraße ergab, dass der kritische Wert des Zuflusses der stadteinwärtigen Verkehre am 06.04.2017 für 1 3/4 Stunden überschritten wurde. In diesem Zeitraum baute sich der Stau immer weiter auf. Ein zusätzlicher Rückstau wegen des Entfalls einer Fahrspur wie in der Vorschlagsvariante würde sich während der Spitzenstunde zum bereits aktuell vorkommenden Rückstau addieren. Staulänge und Zeitdauer der Stausituation würden im Vergleich zu heute, aber auch zum Planfall, zunehmen.

Das Kreisverwaltungsreferat kann daher der Variante 2 mit einem Spurentfall am Knoten Dachauer Straße / Sandstraße nicht zustimmen. Ein Spurentfall wird somit abgelehnt.

Ein Entfall von Stellplätzen im Bereich östlich der Loristraße und der Einbau eines Aufstellbereiches für Fußgänger an dieser Stelle wird nicht empfohlen. Ein Aufstellbereich ist hier nicht erforderlich, da es keine Querungsmöglichkeit gibt, und würde höchstwahrscheinlich zum widerrechtlichen Beparken durch Kfz führen. Eine Verbreiterung von Gehbahn und Radweg wäre so auch nur punktuell möglich und nicht sinnvoll. Eine Erweiterung auf voller Länge bis zur Sandstraße wäre nur mit entsprechendem Parkplatzverlust möglich.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen wird Variante 2 im weiteren Projektverlauf nicht weiter verfolgt.

2.3 Vorzugsvariante (gemäß Vorschlag Baureferat)

Die detaillierten Planungen und Abstimmungen mit dem Kreisverwaltungsreferat haben ergeben, dass die Varianten 1 und 2 nicht weiterverfolgt werden können. Das Baureferat hat folglich auf Basis der Vorplanung eine Vorzugsvariante entwickelt und die Entwurfsplanung erarbeitet. Es haben sich keine grundlegenden Änderungen gegenüber dem mit der Vorprojektgenehmigung genehmigten Planungskonzept ergeben.

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 Sanierungsbedarf. 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 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 für einen Ausbau der Radwege. Zudem sollen die vier Bestandsbäume erhalten werden. Südlich von Maßmann- und Sandstraße wurden die Radwege im Zuge des 1. Bauabschnittes erneuert.

Für den zu fällenden Baum am Übergang auf den Bestandsradweg (stadtauswärts) kann an etwa gleicher Stelle ein Ersatzbaum gepflanzt werden. Außerdem kann in der erweiterten Grünfläche vor der Dachauer Straße 92 ein Baum gepflanzt werden.

In der Vorprojektgenehmigung wurde davon ausgegangen, dass aufgrund der neuen Höhenentwicklung durch die Verschiebung der Bordsteinkante zur Fahrbahnmitte die vorhandene Betontragschicht komplett ausgebaut werden muss. Im Zuge der Konkretisierung der Planung hat sich jedoch gezeigt, dass die Tragschicht zumindest im Zulauf zum Knoten Sandstraße bzw. Maßmannstraße teilweise gehalten werden kann.

Um den Zustand der bestehenden Straßenabläufe und Entwässerungsleitungen zum Kanal zu ermitteln, wurden Kamerabefahrungen durchgeführt. Diese haben gezeigt, dass die Leitungen zum Großteil in schlechtem Zustand sind und an vielen Punkten schadhafte Stellen aufweisen. Entsprechend müssen diese Leitungen im Zuge der Baumaßnahme saniert werden.

Die zum Einbau eines regelkonformen baulichen Radwegs notwendigen Umbaumaßnahmen beschränken sich auf den Abschnitt zwischen Lori- und Sandstraße. Aufgrund des beschriebenen Sanierungsbedarfs der Fahrbahn wird im Zuge des Umbaus auch weiter bis zur Lothstraße, also im Bereich wo kein Umbau der Radverkehrsanlagen erfolgt, eine Sanierung der Fahrbahn (beidseitig) als Straßenunterhaltsmaßnahme durchgeführt.

3. Bauablauf und Termine

Aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten, die für die Ausschreibung der Baumaßnahme zu berücksichtigen sind, wird derzeit von einem Baubeginn im Sommer 2018 ausgegangen. Der Ausbau erfolgt in zwei getrennten Abschnitten, wobei die stadteinwärtige und die stadtauswärtige Seite nacheinander hergestellt werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist geplant, dass der erste Abschnitt noch im zweiten Halbjahr 2018 und der zweite Abschnitt dann im ersten Halbjahr 2019 realisiert wird. Die Baumfällung kann somit im Winter 2018 / 2019 erfolgen. Während der gesamten Baumaßnahme wird der Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich durchgängig aufrechterhalten und mit den Baufeldern umgelegt. Dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) steht während der gesamten Bauzeit mindestens eine Spur je Richtung in der Dachauer Straße zur Verfügung.

Da die Planung bereits ausreichend detailliert ist, im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um noch möglichst einen Baubeginn im Sommer 2018 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

4. Kosten

4.1 Kostenentwicklung

Für das Gesamtprojekt wurde eine Kostenobergrenze in Höhe von 3.800.000 € genehmigt. Der Kostenansatz für den Bauabschnitt 2 belief sich auf 2.000.000 €. Aufgrund der Ausgliederung des Einmündungsbereiches Dachauer Straße / Sandstraße aus dem Bauabschnitt 1 und Zuordnung zum Bauabschnitt 2 erhöht sich die genehmigte Kostenobergrenze des Bauabschnittes 2 um 50.000 €. Außerdem war eine Anpassung des zugrunde gelegten Baupreisindex notwendig.

Die Kostenentwicklung stellt sich wie folgt dar:

Genehmigte Kostenobergrenze für den 1. und 2. Bauabschnitt (Kostenschätzung) gemäß Beschluss vom 22.11.2016	3.800.000 €
abzüglich Kosten 1. Bauabschnitt gemäß Beschluss vom 02.05.2017	1.750.000 €
<hr/>	
somit Kostenobergrenze für den 2. Bauabschnitt	2.050.000 €
zzgl. Indexanpassung (ca. 4,0 %)	80.000 €
<hr/>	
Aktualisierte Kostenobergrenze 2. Bauabschnitt	2.130.000 €

4.2 Kosten auf Grundlage der Entwurfsplanung

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den 2. Bauabschnitt erstellt.

Kostenberechnung	1.940.000 €
Risikoreserve	190.000 €
<hr/>	
Projektkosten 2. Bauabschnitt	2.130.000 €

Die aktualisierte Kostenobergrenze wird damit eingehalten.

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit einer Kostenobergrenze von 2.130.000 € zu entscheiden. Die Risikoreserve in Höhe von 190.000 € ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

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 Maßnahme ist förderfähig nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG).

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.
Gründerwerbskosten fallen nicht an.

5. Finanzierung

Die Maßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1655 (Rangfolge-Nr. 82) mit den Projektkosten des 1. Bauabschnittes in Höhe von 1.750.000 € (einschließlich Risikoreserve) enthalten.

Die Finanzierung für den 2. Bauabschnitt der Maßnahme in Höhe von 2.130.000 € erfolgt über die „Nahmobilitätspauschale“ (MIP 2017 – 2021, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302, Finanzposition 6300.950.1110.6).

Der Finanzierungsanteil für den 2. Bauabschnitt wird nach Erteilung der Projektgenehmigung vom Baureferat aus der Pauschale herausgelöst und auf der bestehenden Maßnahme und im Haushalt veranschlagt. Somit erfolgt keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

6. Beteiligung des Bezirksausschusses

Gemäß § 9 der Bezirksausschusssatzung besteht ein Anhörungsrecht des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt.

Die Beteiligung des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt erfolgte mit der Beschlussvorlage.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung am 13.03.2018 einstimmig zugestimmt (siehe Anlage 2).

Das Kreisverwaltungsreferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

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. Das Projekt in der vorgeschlagenen Variante mit Projektkosten in Höhe von 2.130.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für den Bauabschnitt 2 die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.
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 das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Kommunalreferat
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T 0, T 1, T 1/S, T 2, T 3, T Z, T Z/K
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1/CSO
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.