

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Marsstraße		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: zwischen Pappenheimstraße und Seidlstraße		
	Projekt-Nr.:	100671
	Maßnahmeart:	Ersatz der baulichen Radwege durch Radfahrstreifen
Baureferat - HA Tiefbau T1/VI-Ost	MIP-Bezeichnung / Finanzposition MIP 2018-2022, IL, 6300.1760.RF	
	Projektkosten (Kostenberechnung)	2.000.000 €
<p>Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan B) Übersichtsplan C) Planunterlagen (C1 und C2) 		

1. Bedarf

Der Stadtrat hat das Baureferat mit Beschluss der Vollversammlung vom 15.06.2016 („Anordnung von Radverkehrsanlagen“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Das Baureferat legt nun für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 vor.

Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen ebenfalls vor.

2. Entwurf

Die Marsstraße zwischen Pappenheimstraße und Seidlstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit ca. 1400 Kfz in den Spitzenstunden morgens und abends. Nach den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA" wird für diese Verkehrsbelastung die Radverkehrsführung auf Radfahrstreifen empfohlen.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen (bauliche Radwege und auf der Gehbahn abmarkierte Radwege) entsprechen hinsichtlich ihrer Breite nicht den Regeln der Technik. In Kombination mit ebenfalls zu schmalen Gehbahnen entstehen zum Teil erhebliche Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Insbesondere im Bereich des Circus Krone und auch vor der Tiefgaragenein- und -ausfahrt des Bayerischen Rundfunks befinden sich potentielle Gefahrenstellen.

Mit der Einrichtung von Radfahrstreifen können diese Konflikte erheblich entschärft werden. Der Fuß- und Radverkehr werden stärker getrennt und erhalten jeweils mehr Fläche, da der bestehende Radweg komplett dem Fußweg zugeschlagen wird. Der Radverkehr verläuft zukünftig auf der Fahrbahn. Dafür entfällt eine Fahrspur pro Richtung.

Gemäß Beschlussvorlage des Kreisverwaltungsreferates vom 15.06.2016 („Anordnung von Radverkehrsanlagen“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) ist die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr trotzdem nicht beeinträchtigt, da die Anzahl der Fahrspuren in der derzeitigen Situation überdimensioniert ist.

Lediglich zwischen Pappenheimstraße und der Einfahrt zur Brauerei wird eine Linksabbiegespur angeordnet, um wartenden Lkw eine Aufstellfläche zur Brauerei zu schaffen, wofür momentan die linke der beiden Richtungsfahrbahnen benutzt wird. Die Anlage dieser Spur erfolgt aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, da sonst die verbleibende Geradeauspur zugestaut und der Radfahrstreifen von geradeausfahrenden Kfz zum Vorbeifahren illegal benützt würde. Dies würde wiederum den Radverkehr gefährden.

Es werden in der Marsstraße in beiden Richtungen Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 1,85 m bis 2,00 m und Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von ca. 0,75 m auf der Fahrbahn markiert. Nur im Bereich der Linksabbiegespur zur Brauerei reduziert sich die Breite des stadteinwärtsführenden Radfahrstreifens auf 1,80 m.

Der Radfahrstreifen Richtung stadteinwärts beginnt an der Kreuzung Wredestraße. Der Mittelteiler wird baulich angepasst, um die für die Neueinteilung der Fahrbahn notwendigen Fahrstreifenbreiten zu erhalten.

Die linke Fahrspur wird bis zur Brauereieinfahrt aufrechterhalten und ab der Zirkus-Krone-Straße als Linksabbiegespur für den Lkw-Verkehr zur Brauerei markiert.

Die Quermöglichkeit für den Fußgängerverkehr bei der Brauereieinfahrt wird baulich optimiert. Die Lichtsignalanlage wird altersbedingt ausgetauscht und mit einer Zusatzeinrichtung für Blinde (ZEB) versehen. Durch vorgezogene Aufstellflächen entstehen bessere Sichtbeziehungen, die Mittelinsel wird verbreitert und die Fußgängerquerungsstellen nach dem weiterentwickelten Münchner Standard für gesicherte Querungsstellen als gemeinsame Querungsstelle gemäß DIN 18040-3 mit einem in ganzer Querungsstellenbreite auf 3 cm abgesenkten Bordstein, abgerundeter Bordsteinkante und Auffindestreifen ausgebildet.

Der Knotenpunkt Marsstraße / Seidlstraße wird erneuert, die Lichtsignalanlage altersbedingt ausgetauscht und mit einer Zusatzeinrichtung für Blinde (ZEB) ausgestattet. Die Fußgängerfurten werden gemäß dem weiterentwickelten Münchner Standard für gesicherte Querungsstellen hergestellt. An der Geometrie des Knotenpunktes ändert sich im Wesentlichen nur die Mittelinsel in der Seidlstraße auf der Nordseite. Diese wird für ausreichende Aufstellflächen vergrößert. Die Fahrbahnmarkierungen werden unter Berücksichtigung der Radfahrstreifen angepasst. Die Bordsteinabstiche werden auf die erforderlichen Maße gesetzt, um die Fahrbahntwässerung zu optimieren.

Der Radverkehr stadtauswärts wird am Knoten Marsstraße / Seidlstraße auf den hier beginnenden Radfahrstreifen geleitet. Zwischen Seidlstraße und Denisstraße erfolgt die Verflechtung des motorisierten Individualverkehrs von zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur. Der Radfahrstreifen verschwenkt nach der Denisstraße auf die ehemalige rechte Fahrspur, geschützt durch eine bauliche Insel mit Abweiskante.

Beide Radfahrstreifen werden gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.02.2018 (Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09964) im Zuge eines Pilotprojekts mit rotem Asphalt ausgeführt.

Die Fahrbahn ist sanierungsbedürftig und wird auf der gesamten Strecke und in den Kreuzungsbereichen Wrede- / Mars- / Pappenheimstraße und Mars- / Seidlstraße abgefräst und erhält einen neuen Fahrbahnbelag.

Wie in der Beschlussvorlage des Kreisverwaltungsreferates vom 15.06.2016 („Anordnung von Radverkehrsanlagen“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06221) dargestellt, entfallen durch die Maßnahme die Parkplätze in der Marsstraße zwischen Denisstraße und Seidlstraße. Die Entwurfsplanung hat ergeben, dass es sich um 19 Parkplätze handelt. Weiterhin entfallen durch die neue Radwegsführung 13 Parkplätze am Fahrbahnrand zwischen Circus-Krone-Straße und Brauereizufahrt in Richtung stadteinwärts. Dies wurde im Lenkungsreis Radverkehr am 27.06.2017 vom Kreisverwaltungsreferat dargestellt. Die anwesenden Mitglieder des Stadtrates befürworteten die Planänderung einstimmig. Eine Wiedervorlage des Projektes im Kreisverwaltungsausschuss des Stadtrates wurde als nicht notwendig erachtet. Das Baureferat wurde aufgefordert, das Projekt ohne weitere Stadtratsbefassung fertig zu planen und die weiteren Verfahrensschritte durchzuführen.

Die Planung wurde mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt haben der Maßnahme zugestimmt.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Straßenbaumaßnahme befindet sich innerhalb gültiger Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

4. Dringlichkeit

Aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten, die für die Ausschreibung der Baumaßnahme zu berücksichtigen sind, wird der Baubeginn im Sommer 2019 veranschlagt.

Die Bauzeit ist im Sommer 2019 vorgesehen. Die wesentlichen Einschränkungen der Verkehrsräume sind in Absprache mit dem Kreisverwaltungsreferat während der Sommerferien vorgesehen. Die Baudauer wird insgesamt ca. 14 Wochen betragen.

Da die Planung bereits ausreichend Planungstiefe hat, im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um noch möglichst einen Baubeginn im Sommer 2019 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

5. Kosten

Der Bauausschuss hat über die Genehmigung des Projektes mit einer Kostenobergrenze von 2.000.000 € zu entscheiden. Die Risikoreserve in Höhe von 250.000 € 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 aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt. Grunderwerbskosten fallen nicht an.