

Beschlussvorlage FB 3/032/2024
TOP Nr. 10 (Bau- und Werkausschuss)

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
27.02.2024

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Vollzug der StVO;

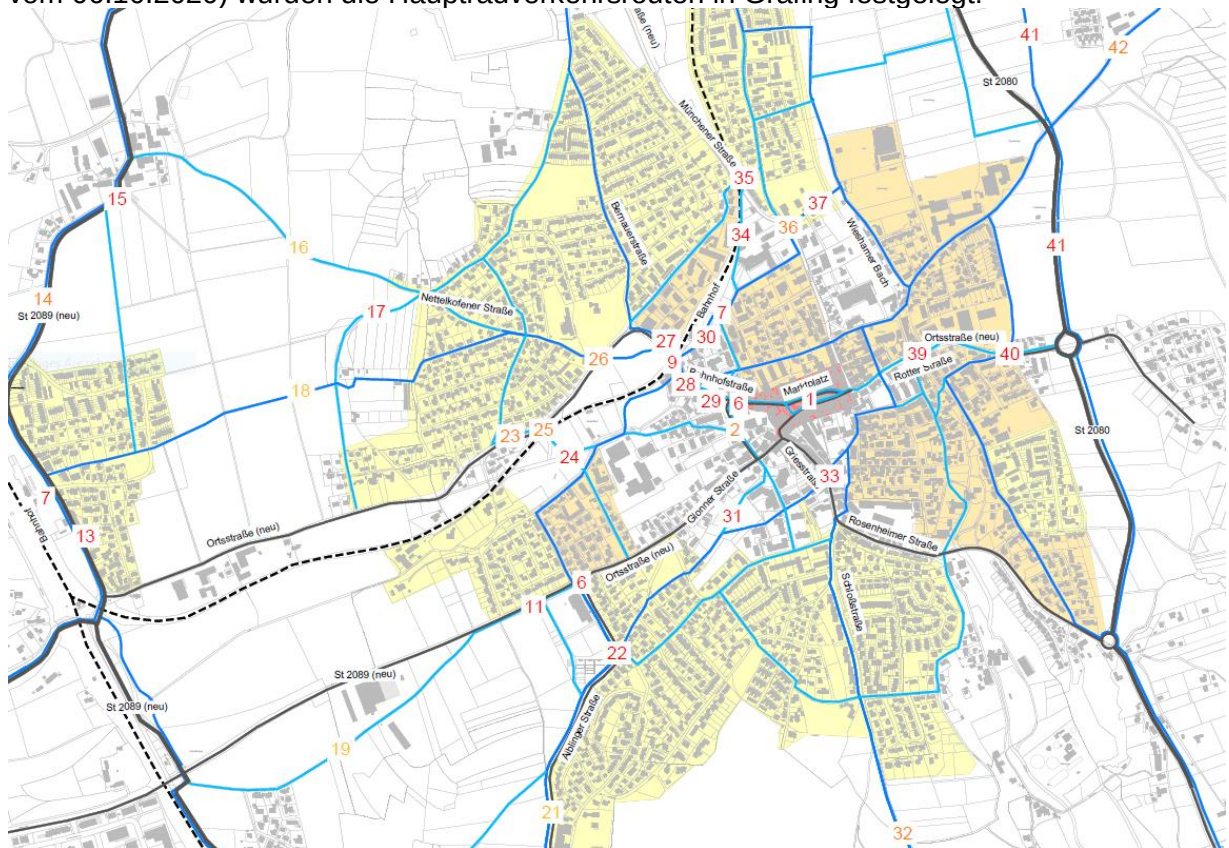
Errichtung einer Lichtsignalanlage für Fußgänger auf der Aiblinger Straße (OD Staatsstraße St 2089) im Bereich der Einmündung Klausenweg / Haidlinger Weg; Änderung des Vorhabensbeschlusses vom 25.10.2022 hinsichtlich der baulichen Ausführung und des Standortes

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Grundlagen:

Mit der Entwicklung der Baugebiete westlich der Aiblinger Straße ist ein gesteigerter Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer an der Aiblinger Straße / Einmündung Haidlinger Weg entstanden. Das Wegenetz des Baugebietes an der Pfarrer-Aigner Straße sieht auch bewusst eine zentrale Stichstraße vor, in deren Verlängerung der Fuß- / Radverkehr aus dem Baugebiet auf diesen „Querungspunkt“ hingeführt wird.

Im Radwegekonzept vom 24.08.2020 Infrastruktur Obermayer (Beschluss des Stadtrates vom 06.10.2020) wurden die Hauptradverkehrsruuten in Grafing festgelegt:



Mit dem Radverkehrskonzept wurden auch der Maßnahmenkatalog mit 42 Einzelmaßnahmen festgelegt, um das festgelegte Radwegenetz zu verbessern und zu entwickeln sowie verkehrliche Schwachstellen und Hindernisse zu beseitigen. Besondere Bedeutung haben dabei die sicheren Möglichkeiten zur Straßenquerung (vgl. 6.2 des Radwegekonzeptes), um ein lückenloses Radwegenetz an den Haupt- und Nebenrouten zu schaffen.

Dazu gehört mit der Lfd.Nr. 22 auch die Querung an der Aiblinger Straße / Haidlinger Weg in der Prioritätsklasse A (höchste Priorität).

22	Errichtung einer Quermöglichkeit am Knotenpunkt Aiblinger Straße / Klausenweg über die Aiblinger Straße (plangleiche Überquerungsanlage mit Mittelinsel südlich des Knotenpunktes)	A
----	--	---

Für die im o.g. Radverkehrskonzept als Fußgängerüberweg mit Mittelinsel (Querungshilfe) **südlich der Einmündung** Haidlinger Weg vorgeschlagene Querung wurde das Institut Obermeyer Infrastruktur dann mit einer Feinuntersuchung beauftragt. Im Zuge der ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung sollten alle Möglichkeiten für die Querung der Rad- und Fußgänger über die Aiblinger Straße auf Höhe der Einfahrt Klausenweg/Haidlinger Weg geprüft werden, mit besonderem Augenmerk auf die Verkehrssicherheit und Umsetzbarkeit.

Die ergänzende Untersuchung (Bericht Nr. 28222-13 Obermeyer Infrastruktur vom 10.02.2021) ist zu dem Ergebnis gekommen, dass aufgrund der durch Verkehrsmessungen ermittelten Verkehrsbelastung (in den Abendspitzenstunden 667 Autos pro Stunde) sowie ca. 100 – 150 Fußgängerquerungen die Voraussetzungen für eine Querungshilfe für Fußgänger gegeben sind. Auf den derzeit zur Verfügung stehenden Flächen sind aber ein Fußgängerüberweg, Aufpflasterungen oder Mittelinseln nicht umsetzbar. Die einzig umsetzbare Möglichkeit zur Querung der Straße wäre eine Fußgängerschutzanlage (Fußgängerampel). Aufgrund des hohen Querungsbedarfs wurde erneut auf den dringenden Handlungsbedarf hingewiesen.

In der Vorbereitung der Maßnahme erfolgte zuletzt am 25.03.2021 mit dem Landratsamt Ebersberg (Untere Straßenverkehrsbehörde, Amtsleitung) eine Abstimmung hinsichtlich der straßenverkehrsrechtlichen Genehmigung und der Kostenregelung. Eine Beteiligung bzw. Kostenübernahme wurde weiter abgelehnt, da die ermittelten Querungszahlen aus der verkehrstechnischen Untersuchung als zu gering beurteilt wurden.

Auch die straßenverkehrsrechtliche Beurteilung erfolgte negativ. Grundsätzlich dürfen Lichtanlagen gem. § 45 StVO nur dort aufgestellt werden, wo es wirklich nötig ist. Aus Sicht des Landratsamtes und staatlichen Bauamtes Rosenheim sorgt die Lichtsignalanlage bei geringen Querungszahlen für mehr Gefahren als Nutzen.

Auf Empfehlung der Verwaltung (Ordnungsamt) wurde in der 25. Sitzung des Bau- und Werkausschusses am 25.10.2022 dann die Errichtung der Lichtsignalanlage auf Kosten der Stadt Grafing b.M. beschlossen. Die Beschlussfassung erfolgte dabei zugunsten der **Nordvariante**. Bei dieser Variantenentscheidung folgte der Bau- und Werkausschuss dem Vorschlag der Firma Obermeyer, die diese Variante bevorzugt hat.

Im Folgenden wurde jetzt das Bauamt mit der Realisierung der Ampel beauftragt. Hierzu wurde das Ingenieurbüro Gruber Buchecker mit den Planungsleistungen für die beschlossene Nordvariante beauftragt.

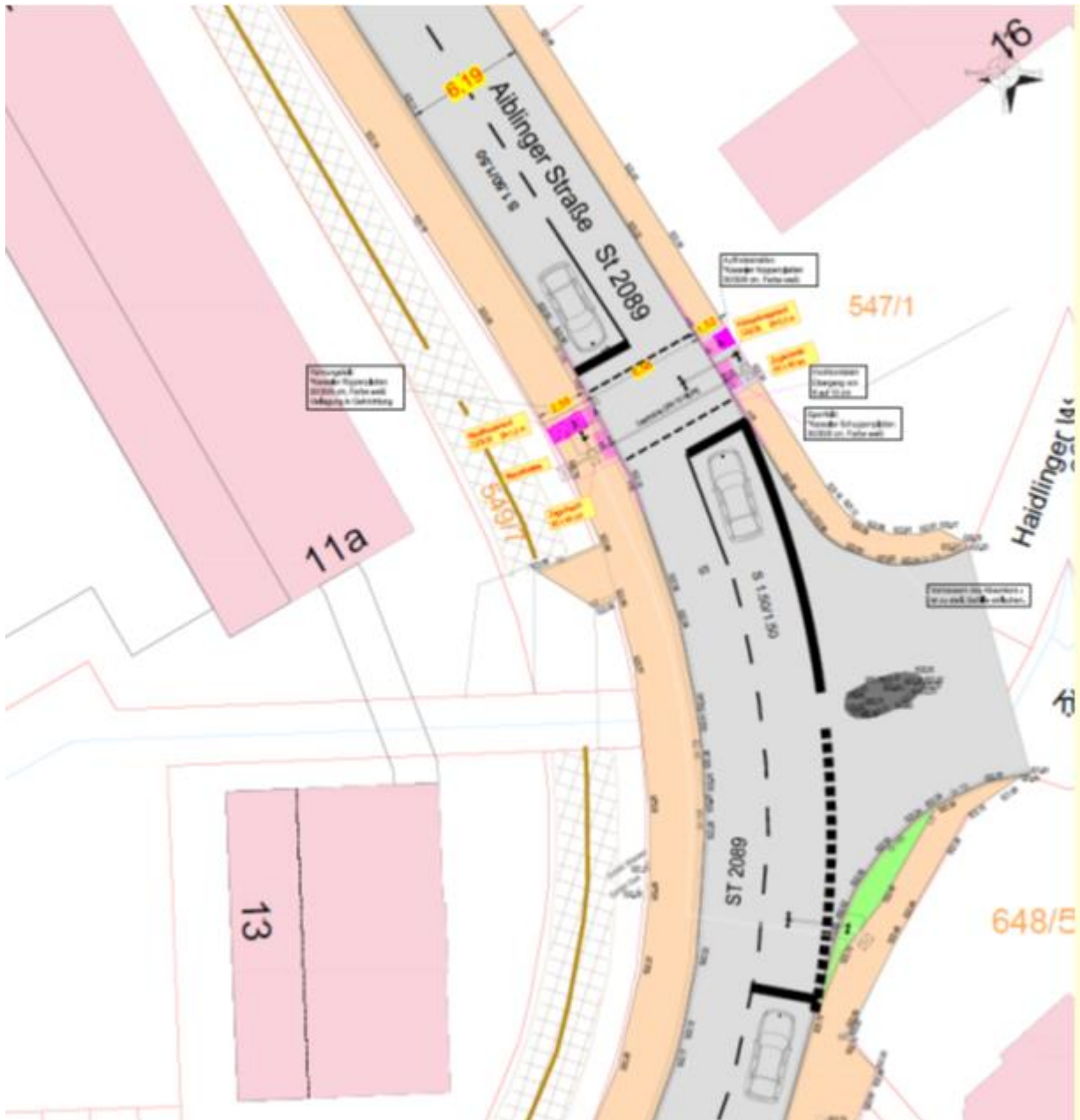
Im Rahmen der Grundlagenermittlung / Vorplanung wurde dann aber in einem gemeinsamen Ortstermin (30.11.2023) unter Beteiligung der Verkehrspolizei und des Staatlichen Bauamtes die Richtigkeit der Standortentscheidung nochmals in Frage gestellt. Aufgrund der Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Radfahrer bei der Nordvariante (zu geringe Breite der Aufstellfläche an der Ostseite und fehlende Anbindung zur Einmündung Klausenweg) wurde die Südvariante als verkehrlich vorteilhaftere Lösung erklärt.

Hierbei wurde festgestellt, dass der im Osten der Ampelvariante Nord verlaufende Gehweg nur eine Breite von ca. 1,50 m aufweist und damit die Anforderungen für die Mitbenutzung für Radfahrer nicht erfüllt sind. Daher müssten Fahrradfahrer das Rad auf dem Gehweg bis hin zum Klausenweg schieben.

Auch auf das viel zu starke Gefälle des Gehweges Richtung Haidlinger Weg ist noch anzumerken. Dieses Gefälle wurde durch die Absenkung des Gehweges geschaffen. Jetzt besteht zwar ein barrierefreier Übergang, aber das verstärkte Gefälle ist für eine behindertengerechte Nutzung nicht geeignet.

Aufgrund des erforderlichen Benehmens mit dem Freistaat Bayern im Rahmen der notwendigen Bauvereinbarung wurde dann eine nochmalige Überprüfung der Standortentscheidung seitens des Bauamtes zugesagt. **Die notwendige Bauvereinbarung zwischen der Stadt und dem Freistaat Bayern wurde aus diesem Grunde noch nicht zum Abschluss gebracht.**

Die Bauentwürfe der beiden nochmals untersuchten Standortvarianten liegen mittlerweile vor.



Entwurfsplanung Ingenieurbüro Gruber Buchecker Nordvariante mit Vorampel

Die Gesamtkosten der **Nordvariante** belaufen sich gemäß der Kostenberechnung vom 31.01.2024 auf ca. 102.007,87 EUR brutto. Die Kosten der **Südvariante** belaufen sich auf 101.770,-- € brutto und sind damit weitgehend identisch.

Hinzu kommen bei beiden Varianten die Ablösekosten (kapitalisierte Mehraufwendungen für den Anlagenbetrieb und -unterhalt) von 108.096,99 EUR brutto.

Bewertung:

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, ob bei der Standortentscheidung (Bau- und Werkausschuss vom 25.10.2022) auch die maßgeblichen Gründe erörtert wurden, die für die Entscheidung zur Nordvariante geführt haben.

Die verkehrstechnische Untersuchung vom 10.02.2021 (Bericht 28222-13 Obermeyer Infrastruktur) hat beiden Varianten (Süd und Nord) eine attraktive und verkehrssichere Quermöglichkeit für Fußgänger bescheinigt. Beide Varianten sind auf Verkehrssicherheit, Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit untersucht und als gleichwertig günstig beurteilt.

Die Nordvariante entspricht der Hauptverbindungsrichtung des Fuß- und Radverkehrs

(Radwegeverbindungen). Sie bietet außerdem städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten für den Knotenpunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hinsichtlich der Querung des Klausenweges und der Erkennbarkeit der Vorfahrtsregelung. Aus diesen verkehrlichen Gründen und aus städtebaulicher Sicht wurde die Nordvariante als Vorzugsvariante empfohlen.



Verkehrsgutachten Obermeyer Nordvariante mit Aufpflasterung und Verschmälerung des Kreuzungsbereiches

Der Bau- und Werkausschuss hat am 25.10.2022 allein über den Standort der Lichtsignalanlage entschieden. Die Entscheidung über den Umbau der Einmündung wurde offenbar offen gelassen bzw. es wurde auf den Umbau verzichtet.

Die Nordvariante würde folgende zusätzliche bauliche Maßnahmen voraussetzen:

- Vergrößerung des nördlichen und südlichen Seitenraumes
- Beseitigung der Mittelinsel in der Einmündung Klausenweg um Verschmälerung der Einmündung
- Pflasterung des Einmündungsbereiches des Klausenweges

Die Kosten für den Umbau der Einmündung belaufen sich auf 44.540,-- €.

Die Gesamtkosten für die Nord-Variante betragen damit ca. 245.644,51 EUR brutto.

Eine Ausführung der Nordvariante ist nach Einschätzung der Bauverwaltung ohne den Um-

bau der Einmündung in Zweifel zu ziehen. Die weitere Wegeführung ist für Fußgänger nur erschwert und für Radfahrer nicht benutzbar. Der Umbau ist deshalb als unverzichtbar anzusehen, wenn an der Nordvariante festgehalten wird.

Der Kreuzungsumbau sollte aber wohl überlegt werden. Die heutige Gestaltung der Einmündung mit der überfahrbaren Mittelinsel ist die Lösung nach langjährigen Schwierigkeiten an dieser Stelle. Aufgrund des außergewöhnlich engen Kurvenradius des Klausenweges versperrten vormals die ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Klausenweg regelmäßig die Kreuzung für einmündende Fahrzeuge. Rückstauungen und Störungen im Verkehrsablauf und in der Verkehrssicherheit waren die Folge. Aus diesem Grunde wurde die Einmündung bewusst in den jetzigen Bestand umgebaut.

Diese Beweggründe sollten in der Entscheidung dringend berücksichtigt werden.

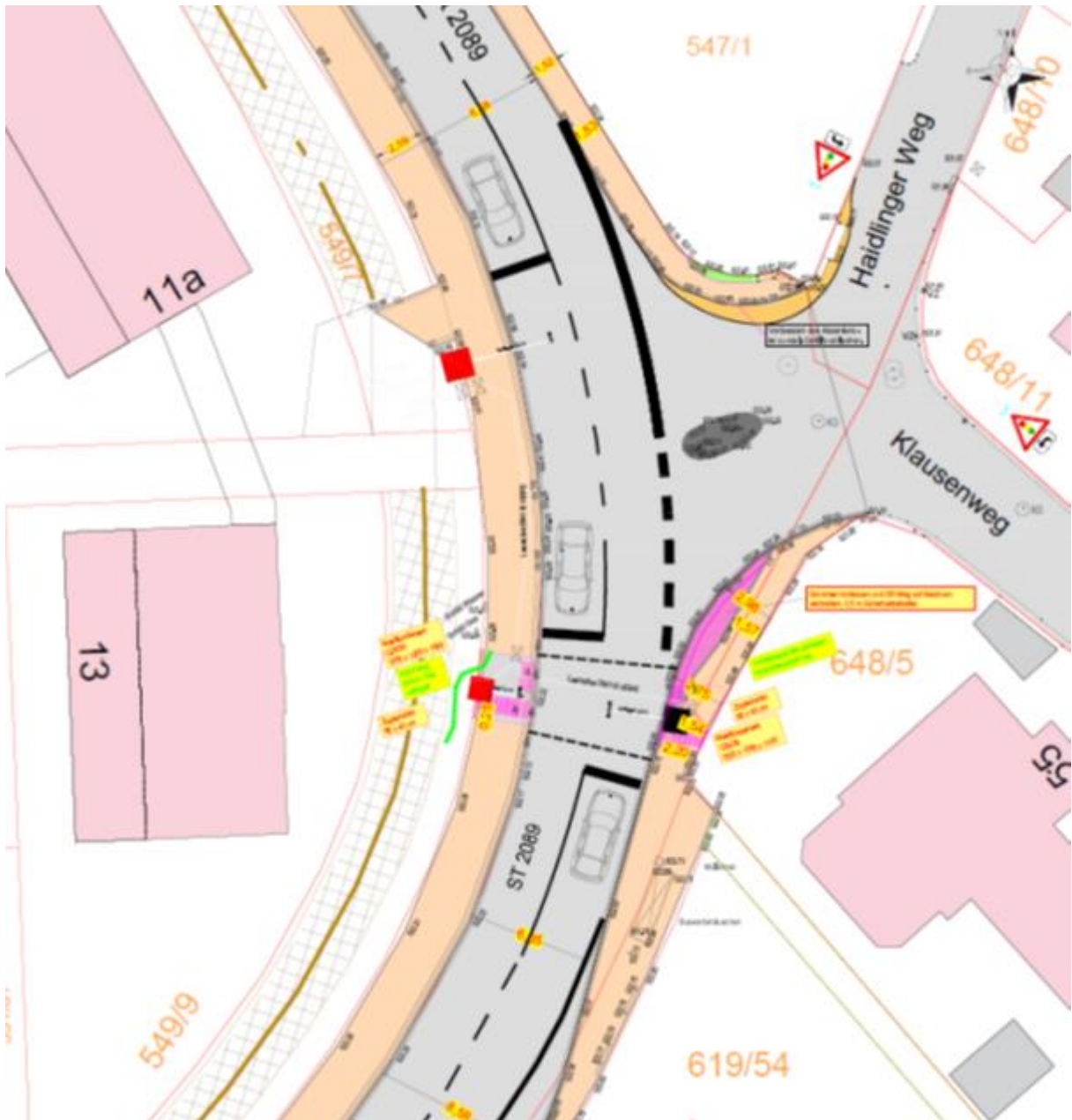
Ohne diesen Umbau der Einmündung mit verbreiterten Aufstellflächen und einem deutlich verbreiterten Gehweg (zum Geh- und Radweg) ist die Nordvariante der Ampel nicht die Vorzugslösung.

Da für Fahrradfahrer eine Nutzung der Ampel und Einfahren in den Klausenweg eindeutig nicht möglich ist, wurde für die neuerliche Entscheidung auch die Süd-Variante der Ampelanlage in Bezug auf die Nutzung für Fahrradfahrer überprüft. Die Süd-Variante funktioniert (wie auch die Nordvariante) nur mit Errichtung einer Vorampel. Beide Varianten (Nord und Süd) machen also eine Vorschaltampel erforderlich, um den Kreuzungsbereich während der Wartephase freizuhalten und die ausreichende Haltesicht zum Lichtsignal sicherzustellen.

Für die Umsetzung der Süd-Variante bedarf es im Vergleich zur Nord-Variante keine aufwändigen Umbaumaßnahmen der Einmündung Klausenweg. Lediglich die bescheidene Grünfläche im Einmündungsbereich muss gepflastert werden.

Aus diesem Grund ist die Süd-Variante mit den kalkulierten Kosten Gesamtkosten von ca. 209.867,75 EUR brutto, um ca. 35.776,76 EUR wirtschaftlicher als die beschlossene Nordvariante.

Ein weiterer Vorteil der Südvariante im Vergleich zur Nordvariante ist, dass Fahrradfahrer aus beiden Richtungen kommend, auf dem westlichen Radweg zwischen Haidling und der Glonner Straße den Überweg an der Ampel nutzen können, um sicher in den Haidlinger-Weg zu gelangen. Der Raum im östlichen Bereich ist dort so breit, dass eine Mitbenutzung für Radfahrer bis zum Klausenweg möglich ist.



Entwurfsplanung vom 20.02.2024 Ingenieurbüro Gruber Buchecker Südvariante mit Vorampel

Beschlussvorschlag

1. Unter Abänderung der Entscheidung des Bau- und Werkausschusses vom 25.10.2022 wird für die Errichtung der Lichtsignalanlage an der Aiblinger Straße (Kreuzung Klausenweg / Haidlinger Weg) nach nochmaliger Prüfung die Süd-Variante beschlossen.
2. Ein Umbau des Einmündungsbereiches des Klausenweges (Zusatzkosten von ca. 45.000,-- €) wird abgelehnt.
3. Der Bau- und Werkausschuss beschließt den Abschluss der Bauvereinbarung für die Lichtsignalanlage (Südvariante) unter Übernahme der Ablösezahlung gegenüber dem Freistaat Bayern für die kapitalisierten Mehrkosten (Betrieb, Unterhalt) von voraussichtlich 108.000,-- € .

4. Der Bau- und Werkausschuss billigt den Bauentwurf des Ing.-Büros Gruber-Buchecker vom 20.02.2024 und die Vorbereitung der Vergabe (Ausschreibung) der Bauleistungen auf der Grundlage der Kostenberechnung von 101.800,-- €.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Ja ☐ Nein Verw.HH / Verm.HH ☐ Ansatzüberschr. ☐ Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ Ja, positiv ☒ Ja, negativ ☐ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? ☐ Ja ☒ Nein