

Neuigkeiten aus Au

Neugestaltung Untere und Obere Hauptstraße

AU BLÜHT AUF!



Anliegerinformation

Anwohnerinfo 2 | März 2021

Beantwortung der Anliegerfragen

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

Im Dezember 2020 hatten Sie als Anlieger*innen entlang der Unteren und Oberen Hauptstraße Gelegenheit, Fragen und Bedenken zu der geplanten Straßenumbaumaßnahme vorzubringen. In diesem Schreiben werden die Anfragen zusammengefasst und beantwortet.

Dies ersetzt die ursprünglich geplante Anliegerversammlung, die wegen der Kontaktbeschränkungen leider nicht als Präsenzveranstaltung stattfinden konnte.

Ansprechpartner:

Bei bautechnischen Fragen:
Herr Martin Wich, TERRA.NOVA
per Mail: info@tn-l.de
oder telefonisch: 089 624 892 42
Donnerstag, 15:00 - 18:00 Uhr

Frau Yvonne Kaindl, Bauamt
per Mail: bauamt@markt-au.de
oder telefonisch: 08752 / 178 - 26
Donnerstag, 15:00 - 18:00 Uhr

Hinweise für Gewerbetreibende

Liebe Gewerbetreibende, viele von Ihnen sorgen sich, wie Ihre Kund*innen während der Bauzeit noch zu Ihnen gelangen können.

Die Zufahrt zu den meisten Geschäften und Betrieben an der Oberen Hauptstraße ist während des 1. Bauabschnitts möglich. Bis zum Rathaus ist die Obere Hauptstraße frei befahrbar.

Zu Fuß kann man ohne Einschränkungen bis zur Schloßbräugasse gehen. Kund*innen können Parkmöglichkeiten in der Schlesischen Straße oberhalb der Sparkasse oder am Rathaus nutzen.

Für Geschäfte im Baustellenbereich (Untere Hauptstraße) wird zeitnah ein gesicherter begehbare Streifen eingerichtet.

Die Bürger*innen werden im Rahmen der Gemeinde-Info im April über diese Möglichkeiten informiert werden. Nutzen Sie bitte auch selbst alle Kommunikationsmittel, um Ihre Kund*innen auf die Zugangsmöglichkeiten hinzuweisen.

Der Markt Au i. d. Hallertau wird außerdem zusätzliche Schilder mit Hinweis auf die Zugangsmöglichkeiten zu Ihren Geschäften einrichten. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Bei Fragen zur Verkehrsorganisation, Entsorgung etc.:

Frau Mills, Ordnungsamt
per Mail: ordnungsamt@markt-au.de
oder telefonisch: 08752/ 178 - 15
Montag - Freitag, 8:00 - 12:00 Uhr

Eine Baumaßnahme wie die Neugestaltung unserer Oberen und Unteren Hauptstraße ist natürlich leider nicht ohne Einschränkungen möglich.

Wir bemühen uns, diese so gering wie möglich zu halten.

Freuen Sie sich mit uns auf ein schöneres Au in der Hallertau!

Schon mal vorab vielen Dank für Ihr Verständnis.



Markt Au in der Hallertau

Neuigkeiten aus Au

Gut gepflastert?

? Sollte die Ausführung der Pflasterung ungebunden sein, d. h. nicht auf einem Betonbett, befürchtet ein Anwohner eine massive Lärmbelastigung am Übergang Pflaster/Teer Obere Hauptstraße und auf Koop.-Schmid-Straße. Wie können die Anlieger vor Lärmbelastigung durch den geplanten Pflasterbelag aus Granit geschützt werden?

Es wird eine erhöhte Lärmbelastigung durch dauerhafte Befahrung des 3-Zeilers (abgesenkter Bordstein) – Entwässerungsrinne) befürchtet.

“ Die Lärmentwicklung wird durch die Oberflächenausbildung des Pflasters und Bauweise mit engen Fugen minimiert. Am Übergang Pflaster/Asphalt wird durch die Bauweise (Lastverteilung) das Absacken der Flächen und damit Lärmentwicklung minimiert. Ein dauerhaftes Befahren des 2-Zeilers und Aufahren auf die Bordeinfassung in Längsrichtung ist aufgrund der Einhaltung des Sicherheitsabstandes zur Straßeneinfassung nicht zu erwarten.

? Wie kann man die Lärmbelastigung verhindern, die durch Abbremsen und Anfahren der Fahrzeuge durch die versetzt angeordneten Parkplätze an der Straße entsteht? Ist hierbei das Chaos nicht von vornherein vorprogrammiert?

Ist durch Gutachten oder ähnliches sichergestellt, dass durch die Errichtung von Stellplätzen in der Fahrbahn dies nicht zu einer erhöhten Lärmbelastung durch bremsenden, an- und abfahrenden Verkehr führt als die Lärmemission des fließenden Verkehrs?

“ Mit der geplanten Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und dem Neuausbau der Straßenverkehrsflächen wird der Straßenverkehrslärm erheblich gesenkt werden. Durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge aufgrund der Parkierungsflächen in der Fahrbahn werden sicherlich geringfügig höhere Lärmemissionen entstehen. Im gesamten ist jedoch davon auszugehen, dass sich der Verkehrslärm reduziert. Die Lage und Anzahl der Stellplätze soll im Rahmen einer Testphase mit temporärer Stellplatzmarkierung erfolgen. Falls erforderlich könnte hier eine Anpassung der Stellplatzzuordnung und Anzahl erfolgen.

? Welcher Fugenabstand ist geplant? Die Fugen vom Pflaster sollten möglichst gering sein.

“ Das Pflaster ist mit der Zielsetzung Fugenbreite ca. 8-12 mm geplant Diese Fugenbreite entspricht den gängigen Richtlinien für Fugenbreiten bei ungebundener Bauweise.

? Wir wünschen uns keinen Granitbelag, sondern wie bisher einen Flüsterbelag.

Wir sehen folgende Nachteile in der Pflasterung:
- der Lärmpegel steigt im Gegensatz zu Asphalt
- es ist kosten- und wartungsintensiver als Asphalt
- es wird durch fallendes Laub gefährlicher, da rutschiger als Asphalt

Ist es möglich die Pflasterung der Entwässerungsrinne auf dem geteerten Straßenabschnitt durch eine Feinteuerung zu ersetzen, wie dies in der Pfaffenhofener Straße sowie Moosburger Straße zu finden ist? Dies würde die auf den Anlieger übertragene Reinigungspflicht erleichtern.

“ Die Gliederung des Straßenraums erfolgte im Hinblick auf eine eindeutige Lesbarkeit der Freiräume und des Dorfensembles. Gepflasterte Flächen im Straßenraum sind deshalb gezielt eingesetzt, um diese Entwurfsabsicht zu unterstützen.

Um die Breite der Straße optisch zu reduzieren und dadurch die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren wurde die Straßeneinfassung als 3-Zeiler in Naturstein geplant.

? Wie wird eine dauerhafte, „saubere“ Ausführung sichergestellt? Beispiele im Ort lassen nicht erwarten, dass auf Dauer keine Mulden im Übergang zwischen Pflasterung und Asphalt entstehen.

“ Die Ausführungsqualität wird durch eine präzise Beschreibung der Leistungen und durch eine intensive Bauüberwachung sichergestellt.

? Soll die Pflasterverlegung diagonal (beste Option, da laut Architekt Herrn Wich etwas weniger Lärmbelastigung) oder längs zur Fahrbahn erfolgen? Wird die Verfugung fest vergossen (beste Option, da stabiler und wartungsärmer) oder nur locker durch Verfugungsmaterial ausgeführt?

Ist es vorgesehen, das Pflaster diagonal in der Fahrbahn zu verlegen, um den durch das Pflaster bereits erhöhten Geräuschpegel zu verringern? Sollte das Pflaster nicht fest verfugt werden, sondern nur ausgesandet, mit welchem erhöhten Arbeitsaufwand wird für die dadurch entstehenden Wartungsarbeiten geplant?

“ Die Pflasterverlegung des Reihenpflasters ist quer zur Fahrtrichtung vorgesehen. Die Bauweise des Pflasters ist im Bauabschnitt 1 im Gehwegbereich ungebunden und im Bereich der Aufpflasterung auf Höhe Untere Hauptstraße 26 als gebundene Bauweise mit fester Fuge vorgesehen. Bei ungebundener Bauweise sollte die Fugenfüllung ca. im Turnus von 2 Jahren nachverfugt werden. Die Bauweise des Pflasters im Straßenbereich der Bauabschnitte 2 und 3 ist noch nicht abschließend festgelegt.

Was kommt da auf mich zu?

? In der aktuellen Straßenbreite ist eine Schneeablagefläche mit einberechnet. Wie wird dies zukünftig sein? Die Grundstückseigentümer müssen laut Satzung 1 m vom Straßenrand weg Schnee räumen.

Wo ist die Ablagefläche für den Schnee, bei einer Verringerung der Straßenbreite, des Räumfahrzeuges vorgesehen?

Wie ist sichergestellt, dass bei verringerter Straßenbreite kein Tauwasser an den Zaun bzw. Hausmauer spritzt (Entwässerungsrinne ist in die Straßenbreite mit eingerechnet, wenn diese als Ablagefläche für den Straßenschnee dienen soll wird die Straßenbreite zwangsläufig noch enger, was unter Umständen dazu führen kann, dass das Tauwasser in der Fahrspur laufen muss)?

Sollte der Straßenschnee auf den Gehweg geräumt werden, ist dies bei Übertragung der Räum- und Streupflicht zulässig? Wer haftet für Unfallschäden die hierdurch entstehen?

Trifft es zu, dass der Gehweg als überfahrbar geplant ist? Falls ja, wie ist die Sicherstellung dieser Möglichkeit bei Schneeanhäufung durch das Räumfahrzeug geplant?

“ Um der Sicherungspflicht als Grundstücksanlieger*in zu genügen ist es ausreichend, Gehbahnen mit einer Mindestbreite von 1 m parallel zum Straßenrand herzustellen. Die Gehbahnen müssen nicht direkt anliegend am Straßenrand hergestellt werden. Die Schneeablageflächen sind wie bisher am Straßenrand vorgesehen. Insofern erfolgt keine Änderung in der Umsetzung des Winterdienstes. Die Gehwege sind überfahrbar geplant. Eine regelmäßige Befahrung ist jedoch nicht zulässig.

Neuigkeiten aus Au

? Muss jeder Eigentümer die Anpassung seiner Einfahrt an die neuen Höhen selber tragen oder ist dies in den veranschlagten Kosten enthalten?

Kann die Gemeinde eine rechtlich verbindliche Aussage machen, ob und in welcher Größenordnung Kosten auf die Anlieger zukommen?

“ Es entstehen keine Kosten. Der Anschluss erfolgt ca. an den Bestandshöhen. Die Kosten für Anpassungsarbeiten werden vom Markt Au i. d. Hallertau getragen.

? Bei einer evtl. Straßenverengung müssen wahrscheinlich auch die Regenwassereinläufe und Kanäle verlegt werden. Entstehen hier den Anliegern Kosten?

Wie sieht es mit den Kosten für die Anlieger bei einer evtl. Wasserleitungserneuerung aus?

“ Der Kanal und die Anschlüsse bleiben erhalten. Schadhafte Anschlussleitungen können im Zuge der Baumaßnahme erneuert werden. Die Kosten im öffentlichen Raum gehen zu Lasten des Marktes Au i. d. Hallertau. Die Maßnahmen und Kosten auf privaten Grundstücken gehen zu Lasten der jeweiligen Eigentümer*innen.

? Wer kommt für Schäden auf, die durch schwere Fahrzeuge am Gehweg verursacht werden?

“ Die Schäden gehen zu Lasten des Verursachers.

? Beratung für die Kommunale Förderung durch Prof. Hammer – nur Erstberatung kostenlos? Und dann?

“ Die Erstberatung dient dazu, geplante private bauliche Maßnahmen mit den Anforderungen der Sanierungssatzung abzustimmen. Bei Bedarf können hierzu auch mehrere Gespräche stattfinden. Die eigentliche Planung und Durchführung der

Maßnahme erfolgt dann durch die Eigentümer*innen bzw. durch von ihnen beauftragte Planer*innen. Wenn eine Förderung angestrebt wird, sind die entsprechenden Anträge rechtzeitig einzureichen.

Die Förderung der Durchführung privater Sanierungsmaßnahmen im Rahmen der Ortssanierung und Städtebauförderung in Bezug des Programms „Soziale Stadt“ erfolgt gemäß den Richtlinien für das kommunale Förderprogramm des Marktes Au i. d. Hallertau (https://www.markt-au.de/images/Kommunales_Forderprogramm_1809253.pdf).

Die Höhe der Förderung beträgt max. 30 % der Gesamtkosten bei Maßnahmen am Gebäude, der Eigenanteil der Antragsteller*innen min. 70 %, max. jedoch 10.000 € je Gebäude oder Freifläche. Bei Freianlagen beträgt die Förderung max. 45 % der Gesamtkosten, der Eigenanteil der Antragsteller*innen min. 55%.

Weitere Informationen zum Kommunalen Förderprogramm erhalten Sie bei Prof. Thomas Hammer, der auch die Erstberatungen im Auftrag vom Markt Au i.d. Hallertau durchführt (Tel.: 089 - 49 000 922).

Wie geht und fährt es sich in Zukunft?

? Die Straßenbreite sollte min. 6 m entsprechen. In welchen Teilbereichen liegt sie darunter? Wäre es noch möglich, die Breite dahingehend zu ändern? Sind die 6 m Straßenbreite nicht eine bundesweite Empfehlung, bei Straßen mit Begegnungsverkehr von Bus/LKW?

Wie können die Anwohner der Oberen/Unteren Hauptstraße unterstützt werden, dass die benötigte, bisherige Straßenbreite von 6 m + X und der abgesetzte Gehweg zur Fußgängersicherheit

der Anlieger bestehen bleibt?

Trifft es zu, dass für die Straßenbreite als Richtlinie die Einteilung der „Dorfstraße“ herangezogen wurde (Gemeinderatssitzung 14.07.2020)? Warum ist die Einteilung nicht als Zubringer/Verteilerstraße bzw. Hauptstraße mit ÖPNV vorgenommen werden?

Welche Beweggründe/Ziele veranlassen Sie, die Fahrbahnbreite zu verengen? Ist es nicht möglich diese Ziele durch andere Maßnahmen zu erreichen, bzw. kann die bisherige Straßenbreite erhalten bleiben?

Bei einer evtl. Straßenverengung und einer Absenkung der Bordsteine im Gegenverkehr von Bussen oder LKW muss unweigerlich auf den Gehweg ausgewichen werden. Ich sehe hier eine Gefährdung der Fußgänger und Konflikte schon vorprogrammiert. Außerdem werden Autos sowie Traktoren immer breiter.

“ Die Straßenbreite ist in der Pfaffenhofener, Mainburger und in der Unteren Hauptstraße bis auf Höhe ca. Untere Hauptstraße 31 größer als 6 m. In den restlichen Bereichen des BA 1 beträgt die Straßenbreite je nach örtlicher Situation zugunsten der Gehwegbreiten zwischen 5,60 m bis 6,00 m Breite. Dabei hat der Streckenbereich mit einer Fahrbahnbreite von 5,60 - 5,70 m eine Länge von ca. 40 m. Die mehrfach abgestimmte aktuelle Breite der Straße ist das Ergebnis des Planungsprozesses und Grundlage des Vergabeverfahrens. Eine Anpassung ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Straßenbreite orientiert sich an den Richtlinien von Stadtstraßen und der erfolgten Abwägung auf Grund der örtlichen Begebenheiten und der Abwägung der Nutzungsansprüche der verfügbaren Flächen. Der Anwendungsbereich geht von einer geringen Begegnungshäufigkeit Bus- oder Lkw-Verkehr bei verminderter Geschwindigkeit aus. Gemäß den aktuellen Richtlinien reichen für den Begegnungsfall LKW-Verkehr bei verminderter Geschwindigkeit eine Fahrbahnbreite für Hauptverkehrsstraßen von 5,50 m aus.

? **Die Höhe des abgesenkten Bordsteins ist geplant mit 3 cm, damit sie behindertengerecht ist. Auch in Poing wurde barrierefrei saniert, hier gibt es mit Berücksichtigung auf die Belange der Sehbehinderten eine Bordsteinhöhe von min. 6 cm. Mit dieser Bordsteinhöhe könnte auch die Sicherheit der weiteren Fußgänger gewährleistet werden.**

“ Die Bordsteinhöhe beträgt in der Pfaffenhofener, Mainburger und in der Unteren Hauptstraße bis zum Ortseingang ‚Altort‘ Bereich Aufpflasterung auf Höhe Untere Hauptstraße 26 6 cm mit Absenkung auf 3 cm im Bereich der Grundstückszufahrten.

Um sowohl den Belangen der Seh- als auch Gehbehinderten gerecht zu werden wurde in der Unteren und Oberen Hauptstraße eine Bordsteinhöhe von 3 cm gewählt. Die Bordsteinhöhen wurde mit dem Behindertenbeauftragten des Landratsamts Freising abgestimmt.

? **Bitte denkt bei der Planung an alte und gehbehinderte Leute (Rollator + Rollstuhl), schwangere Frauen und Leute nach einer frischen OP.**

“ Für die Bewegungs- und Begegnungsflächen der Gehwegflächen und platzartigen Aufweitungen erfolgt ein durchgehender niveaugleicher Ausbau ohne Kanten und Absätze. Die Oberflächenbeläge sind deshalb so gewählt, dass sie aufgrund der Ebenheit (Pflasterplatten mit gesägt geflammter Oberfläche), Verlegegenauigkeit, Griffigkeit und Rutschsicherheit bei jedem Wetter sicher, leicht und erschütterungsarm benutzbar sind. Das aufgrund der örtlich bestehenden Gebäudeanschlüsse entstehende Quergefälle liegt in der Regel bei 2,0 - 2,5 %. Stärkere Neigungen ergeben sich aufgrund der topografischen Lage von bestehenden Gebäudeanschlüssen als Ausnahme.

? **Welche Annahme lässt den Schluss zu, dass eine Verkehrsberuhigung nach der Umsetzung**

Neuigkeiten aus Au

der geplanten Maßnahmen eintritt, im Hinblick auf die Äußerung des Architekten der ISEK-Veranstaltung, der feststellte: „Das eine Verlagerung des Verkehrs Quell-Zielverkehr ist und somit Binnenverkehr“?

Wo beginnt die 30er Zone in der Mainburger Str. und der Pfaffenhofener Str.?

Bei einem ungehinderten, fließenden Verkehr bei 50 km/h entstehen keine Gefahrenzonen wie z. B. Fußgänger oder Kinder hinter parkenden Fahrzeugen, die schlecht zu sehen sind. Jedes Hindernis bedeutet Lärm, Gefährdungsbereich für Fußgänger und Anwohner. Soll die Straße sicher sein oder zur Gefahrenquelle werden?

Wieso ist bei den aktuellen Gegebenheiten eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht möglich?

Welche Änderung lässt die Annahme zu, dass eine Tempobegrenzung auf 30 km/h nach Umsetzung der Planung erfolgen kann?

“ Die Tempo-30-Zone ist im Bereich der Unteren und Obereren Hauptstraße vorgesehen. In den ‚Zubringerstraßen‘ Pfaffenhofer und Mainburger Straße sowie Moosburger und Freisinger Straße gilt wie bisher als zugelassene Höchstgeschwindigkeit Tempo 50.

Voraussetzung zur Umsetzung einer Tempo-30-Zone ist die Pflicht zur baulichen Umgestaltung. Insofern besteht aktuell keine Möglichkeit für eine veränderte Einstufung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Nach erfolgter baulicher Umgestaltung besteht für Gemeindestraßen die Möglichkeit der Antragstellung für eine Tempo-30-Zone durch die Marktgemeinde.

Grundsätzlich sind hinter parkenden Autos keine Aufenthaltsbereiche für Fußgänger*innen oder Kinder angeordnet. Insofern ist davon auszugehen, dass durch die reduzierte Fahrgeschwindigkeit die Straße sicherer und nicht zur Gefahrenquelle wird.

? Entstehen durch Parkplätze und wenn dann an dieser Stelle der Gehweg befahren wird Gefahrenstellen für Fußgänger? Und sind diese neu eingeplanten Gefahrenquellen dann ein Grund für die Einführung von Tempo 30?

“ Im Bereich der Parkplätze kann nicht über den Gehweg ausgewichen werden. Die Fahrzeuge haben wartend vor den Parkplätzen den Gegenverkehr durchfahren zu lassen und können dann die Parkplätze auf der Fahrbahn passieren. Die Anordnung der Parkplätze ist keine Grundbedingung für die Tempo-30-Zone.

Kanal und Entwässerung

? Wasserablauf Straße – läuft das Wasser in die Einfahrten? Ist die Entwässerung des Pflasters am Gehweg gewährleistet?

“ Die Pflasterflächen der Gehwege werden mit Gefälle zur Straße erstellt. Die Entwässerung der Straßen- und Gehwegflächen erfolgt über Punkteinläufe entlang des Straßenkörpers.

? Wie ist sichergestellt, dass durch die Fahrbahnerhöhung im Bereich der Kreuzung Pfaffenhofener Straße, Mainburger Straße und Untere Hauptstraße kein Rückstau des Oberflächenwassers bei Starkregen in die Pfaffenhofener Straße sowie Kohlstattstraße erfolgt?

“ Im Knotenbereich Pfaffenhofener, Mainburger Straße und Untere Hauptstraße erfolgt aufgrund der bestehenden Fahrbahnanschlußflächen keine Fahrbahnerhöhung, sondern eine Absenkung der Straßeneinfassungshöhen. Mit einem Rückstau des Oberflächenwassers ist daher nicht zu rechnen.

Stellplätze

? Sind im Zuge der Maßnahme auch Stellplätze mit Ladestationen für E-Autos vorgesehen?

“ Am bestehenden Parkplatz an der Schlesischen Straße sind zwei Ladestationen für E-Autos und eine Ladesäule für E-Bikes vorgesehen. Die Realisierung erfolgt im Rahmen des 2. Bauabschnittes.

? Wo kommen Park- oder Stellplätze hin? Ist es vorgesehen, die Parkzeit zeitlich zu befristen?

“ Die Stellplätze werden im Straßenraum als Längsparker, 5x2 Stellplätze in der Unteren Hauptstraße und 4x2 Stellplätze in der Oberen Hauptstraße angeordnet.
Die endgültige Festlegung zu Lage und Anzahl der Stellplätze soll im Rahmen einer Testphase mit temporärer Stellplatzmarkierung erfolgen. Die Dauer der zulässigen Parkzeit ist derzeit in Prüfung und noch nicht abschließend festgelegt.

Bäume

? Wie und wo werden Bäume gepflanzt?

“ Im Bauabschnitt 1 sind Baumpflanzungen vor den Anwesen Mainburger Str. 5 und vor der Gartenmauer der Unteren Hauptstraße 21 vorgesehen. Im Bereich des neuen Wasserzugangs zur Abens werden zwei Salix alba (Silberweide) gepflanzt. Die Anzahl und Lage der Bäume im 2. und 3. Bauabschnitt ist noch nicht abschließend festgelegt.

Die Pflanzung der Bäume erfolgt in Pflanzgruben basierend auf den Regelwerken und Empfehlungen der FLL (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V).

? Wenn eine Begrünung durch Bepflanzung vorgenommen werden sollte, ist dies nicht durch immergrüne Pflanzen möglich? (da weniger Schmutz, Klärung wer Arbeit (Laub entfernen usw.) macht.)

Bei Laubbaumpflanzung, wer ist für die Entsorgung der hierdurch entstehenden Verunreinigungen zuständig, wie z.B. Verstopfung der Entwässerungsrinne sowie Sinkkastens/Gully?

“ Die Auswahl der Straßenbäume erfolgte nach der sogenannten GALK-Liste - Empfehlung für die Auswahl von Straßenbäumen. Entsprechend der Liste sind immergrüne Bäume nicht standortgerecht und auch nicht erfasst. Der Unterhalt obliegt dem Markt Au i. d. Hallertau.

Wer, wie und vor allem wann?

? Wann ist der Baubeginn?

“ Bauabschnitt 1
 Baubeginn Sparte Wasser am 08.03.2021
 Baubeginn Sparte Gas ca. ab 26.04.2021
 Baubeginn Straßen- und Tiefbauarbeiten ca. ab 24.05.2021

Bauabschnitt 1.1 ca. ab 24.05.2021 - Ende 2021 (zwischen Schloßbräugasse und Rennbahnstraße)

Bauabschnitt 1.2 ca. ab 03.2022 (Knotenpunkt Untere Hauptstraße bis Rennbahnstraße, Mainburger und Pfaffenhofener Straße)

? Wer und wie erfolgt ein sauberes Bau-management? Welche Zeitpläne gibt es? Wie werden die Anlieger informiert? Wie läuft die



Baustelle ab und wie wird der Zugang und die Zufahrt zu den Wohnungen, Gewerbebetrieben und Geschäften während des Baustellenbetriebs ermöglicht?

“ Das Ausschreibungs-/Vergabeverfahren ist derzeit in Ausführung. Die Beauftragung der Bauleistungen für den Bauabschnitt 1 ist am 16.03.2021 erfolgt. Im Anschluss steht fest, wer das Baustellenmanagement übernehmen wird. Nach Auftragsvergabe können auch genauere Planungen zum Zeitplan, Baustellenbetrieb etc. erfolgen. Hierzu wird dann eine entsprechende weitere Information erfolgen.

Die Einschränkungen für Zufahrten zu Wohnen und Gewerbe sollen so gering wie möglich gehalten werden. Meist wird es provisorische Zufahrtsmöglichkeiten geben. Abhängig vom Bauablaufplan wird noch eine genauere Planung erfolgen, wie diese jeweils erfolgen und wann zeitweise keine Zufahrt möglich sein wird.

? Ist die Zufahrt zu den Anwesen während der Bauzeit möglich bzw. wann und wie lange ist dies nicht möglich?

“ Die Anliegerzufahrt soll während der Bauphase bis auf kurzzeitige Unterbrechungen sichergestellt werden. Unterbrechungen werden im Vorfeld von der Baufirma rechtzeitig angekündigt. Siehe hierzu auch das Anliegerschreiben 1 vom Februar 2021 (abrufbar auf der Webseite des Markts Au).

? Wie werden Nebenstraßen eventuell (laut Bauplan 2021) mitorganisiert?

“ Die bauliche Umsetzung der Baustelle in der Schmiechgasse ist ab 08.03.2021 bis voraussichtlich ca. Ende März 2021 vorgesehen. Die Baustelle wird deshalb als zeitgleiche Baustelle zur Spartenverlegung - Wasser - umgesetzt.