

Vorlage Nr.: 2-BT/766/2021
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bautechnik
Datum: 05.03.2021
Verfasser: Haas Egbert

Antrag der CSU Fraktion - Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges

Beratungsfolge:

Datum Gremium

18.03.2021 Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

Antrag CSU Fraktion - Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges vom 19.02.2021

Die Verwaltung der Stadt Garching ist an verschiedenen Radwegprojekten, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beteiligt. Da diese Projekte im Zusammenhang mit der Weiterführung in den Nachbarkommunen zu sehen sind, kommt es zum Teil zu Abhängigkeiten in der Zuständigkeit, für die die Stadt Garching keinen Einfluss im Bearbeitungsablauf nehmen kann. Im Sachvortrag erfolgt eine Beschreibung der laufenden Planungen und anschließend eine Erklärung zu den einzelnen Varianten aus dem Antrag der CSU-Fraktion.

Aktuell veranlasste Planungen hinsichtlich Radschnellverbindungen (RSV)/Radwegverbindungen

1 RSV München-Garching /Unterschleißheim-Forschungsgelände.

Lt. einer getroffenen Vereinbarung zwischen den Beteiligten wird die Planung innerhalb des Stadtgebietes München von der Landeshauptstadt durchgeführt, entlang der Bundesstraße 13 vom Staatlichen Bauamt Freising Servicestelle München, ansonsten auf dem Gebiet der Stadt Garching vom Landkreis München.

Die gerade laufende Planung umfasst die Trasse von der B13, entlang der B471 durch Hochbrück/entlang Schleißheimer Kanal bzw. nördlich des Gewerbegebiets Richtung Forschungsgelände. Regelprofil 4,00m Radweg und 2,50m Gehweg

2 Tangentialradschnellverbindung (TRV) Oberschleißheim - Garching – Ismaning

Für dieses Projekt ist ebenfalls der Landkreis München Veranlasser- Die TRV wird von Oberschleißheim kommend entlang Schleißheimer Kanal –Dirnismaning – Alte B471 – Ismaning untersucht. Diese Planung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den weiteren Planungsüberlegungen der Stadt Garching, mit den Verbesserungen entlang der Alte B471, insbesondere auch die Finanzierungsfrage. Regelprofil entspricht 5,00 Meter = 3,00m Radweg und 2,00m Gehweg. Bei einer Radwegtrasse mit einer Breite von 5 Metern wird auch von einer „Schnellen Radwegverbindung“ gesprochen.

3 Radwegverbindung zwischen Stadt München und Dirnismaning

Hier wurde seitens der Stadt Garching ein erster Abschnitt, zwischen Bebauungsende und der Triebgasse, im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz im Radverkehr hergestellt.

Ein durchgängiges Konzept für den Einrichtungsradverkehr zwischen Dirnismaning und München wurde dem Stadtrat bereits vorgestellt und von ihm befürwortet. Von Seiten der Stadt München steht nach wie vor ein Stadtratsbeschluss für den Ausbau bzw. Projektgenehmigung aus.

4 RSV – Verbindung zwischen Garching und Freising

Hierzu existiert eine Machbarkeitsstudie von Freising bis zum südlichen Ortsrand Dietersheim. Eine Zusammenführung der beiden RSV München – Forschungsgelände/ Freising – Garching gibt es aktuell noch nicht, wurde aber seitens der Stadt Garching bereits gefordert.

5 Radweg entlang St2350 zwischen dem Baugebiet „Kommunikationszone“ und der Lichtenbergstraße

Diesbezüglich wurde mit dem Freistaat Bayern ein Vertrag geschlossen. Der Freistaat verpflichtet sich den Fuß- und Radweg auf eigene Kosten spätestens bis zur Inbetriebnahme entweder Siemens bzw. SAP herzustellen.

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der CSU-Fraktion

Sachstand bei der Planung für Fahrradschnellwege

Die Vorplanung für eine RSV zwischen der B13 und den Forschungsinstituten Garching ist vom Landratsamt München beauftragt. Sie wird, wie auch die bereits abgeschlossene Variantenuntersuchung, vom Bund gefördert. Parallel dazu läuft eine Machbarkeitsstudie zu einer (TRV) in Radschnellweg-Qualität im gesamten Landkreis München, die auch die Gemarkung Garching durchquert. Diese Planung zu einer Tangentialverbindung wurde ebenfalls vom Landratsamt München beauftragt.

Zur RSV wird gerade die Vorplanung, mit Variantenuntersuchungen, erstellt. Hierbei werden die Trassen von der B13 aus entlang der B471 durch Hochbrück, entlang des Schleißheimer Kanals und durch die Garching Heide nördlich von Hochbrück genauer untersucht. Alle 3 Trassen führen auf die Straße Am See. Danach gehen Trassen über verschiedene Wege (Einsteinstraße, parallel des nördliche Autobahnzubringers oder quer über die Felder zwischen Garchinger See und Untere Straßäcker) zur Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str. und dann weiter bis zur nördlichen Gemarkungsgrenze entlang der St2350. Hier kann eine RSV von Freising kommend angebunden werden. Die Verbindung ist dann, nach seiner Fertigstellung, durchgängig vom Forschungsgelände bis zum Marienplatz in München. Die möglichen Trassen, zwischen der Gemarkungsgrenze an der ST2350 und der B13, wurden im Auftrag an das Planungsbüro definiert und im Kreistag beschlossen. Sie können zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verändert, oder erweitert werden. Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende März/Anfang April 2021 vor. Aufgrund der vorangegangenen Potentialanalyse sind nur diese 3 Variante, die jetzt weiter verfolgt werden, förderfähig.

Die TVR wird gerade in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Zu den im Oktober 2020 vorgelegten möglichen Trassen, wurde von der Verwaltung eine umfassende Stellungnahme an das Landratsamt abgegeben. Die darin aufgeführten Hinweise und Änderungsvorschläge wurden Anfang März gemeinsam mit dem Planungsbüro besprochen und fließen in die Planung der Strecke mit ein. Die Trasse verläuft von der Kreuzung B13/B471 aus entlang des Schleißheimer Kanals, über eine neu zu errichtende Brücke nördlich des Schleißheimer Kanals über die Autobahn A9, entlang der St2350 bis zur Alten B471 und weiter entlang der Alten B471 bis zur Isar.

Die Stadtratsfraktion der CSU hat mit Schreiben vom 19.02.2021 einen Antrag „Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges“ formuliert. Darin werden 3 Varianten möglicher Radschnellwegverbindungen aufgezeigt. Es sind Trassen, die den bisher beauftragten RSV-Trassen zum Teil folgen, oder diese ergänzen.

Antrag CSU Stadtratsfraktion

-die dargestellten Varianten 1+2 werden bereits durch die Planungsaufträge des Landkreis München abgedeckt

-Variante 3 entlang der U-Bahntrasse ist in den vertraglich geregelten Planungsaufträgen zu Radschnellverbindungen zum größten Teil nicht enthalten. Die Variante 3 müsste aus o.g. Gründen, eigens beauftragt und untersucht werden.

Die Variante 1, grüne Linie beginnt im Westen auf der Trasse die vom Landratsamt (LRA) in der Vorplanung untersucht wird. Eine mit untersuchte Variante des LRA zweigt an der U-Bahn-Trasse in Richtung Norden (parallel zur Variante 3 (blau)), entlang der U-Bahntrasse ab. Ab dem Keltenweg führt die Variante 1 über einen 5 Meter breiten Feldweg, der sich im Eigentum der Stadt Garching befindet. Für einen Ausbau nach Regelbreite RSV müsste auf der gesamten Länge des Keltenwegs ein Streifen mit 1,5 Meter Breite erworben werden (mindestens 2.000 qm). Für eine Schnelle Radwegverbindung mit 5 Meter Breite (3m + 2m) ist die vorhandene Breite des Weges ausreichend. Einen großen Einfluss auf die Förderfähigkeit von RSV haben die Nutzerpotenziale, sprich Anzahl der Nutzer auf der Strecke. Daher richten sich die laufenden Planungen auf die Strecke mit den meisten möglichen Radfahrenden aus. Je weiter eine Trasse von der Bebauung entfernt liegt, desto geringer ist das Nutzerpotential.

Die Variante 2, rote Linie verläuft nördlich entlang des Gewerbegebiets Hochbrück. Ab der Zufahrt Am Gfild 9 befindet sich das Wegegrundstück Fl.Nr. 1738 im Naturschutzgebiet. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten kommen noch ein Landschaftsschutzgebiet und ein FFH Gebiet dazu. Die Möglichkeiten für eine Befestigung mit einer Asphaltdeckschicht und Beleuchtung des Weges werden dadurch erheblich erschwert. Ab der Abzweigung nach Eching ist die Variante 2 wieder im Bereich der vom LRA untersuchten Bereiche enthalten.

Die Variante 3, blaue Linie ist die Vorzugsvariante aus dem Antrag der CSU. Sie verläuft, von Osten kommend, im nördlichen Bereich entlang der Umgehungsstraße durch ein ausgewiesenes Landschaftsschutzgebiet, und erfordert eine neue Querung der BAB 9, durch ein Brücken oder Tunnelbauwerk. Außerdem führt die Trasse im großen Bogen um die Ortslage Garching herum bis zum Schafweideweg. Dadurch bleiben die Nutzerzahlen relativ gering. Im weiteren Verlauf in Richtung Süden führt die Trasse im Bereich der beauftragten Untersuchungen, entlang von Zeppelinstraße und Daimler Straße, bis zum Schleißheimer Kanal. Ab der Brücke über den Schleißheimer Kanal ist der westliche U-Bahn-Begleitweg bis zur Gemarkungsgrenze im Eigentum der Stadt Garching. Die Breite ist hier ausreichend für einen Radschnellweg. Die benötigten Grundstücke gehören der Stadt Garching bis zur Gemarkungsgrenze im Süden. Südlich der Gemarkungsgrenze, auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München, wird die Breite des Wegeflurstücks etwas geringer. Das Wegegrundstück befindet sich zum Teil in einem FFH Gebiet. Außerdem verläuft der Gehweg für die Besucher von Fußballspielen auf diesem Weg. Hier ist zwar die Oberfläche befestigt worden, jedoch nicht in einer ausreichenden Breite für eine RSV. Eine seitliche, niedrige Beleuchtung ist vorhanden. Die Zuständigkeit für den Ausbau liegt hier bei der Stadt München. Grundstückseigentümer des Wegeflurstücks ist jedoch nicht die Stadt München, wie uns bereits ein Mitarbeiter der Stadt München sagte. Die Eigentümer müssen noch, im Zuge einer Planung, vom Kommunalreferat Abteilung Immobilienservice der Stadt München herausgesucht werden.

Die Variante 3 hat ein hohes Potenzial als Verbindung zwischen dem Münchener Norden (Schwabing-Freimann) und der Stadt Garching als Zubringerradweg zum Radschnellweg. Ohne eine Bereitschaft der Landeshauptstadt München, die Trasse weiter in die Stadt hinein zu bauen, wird ein Ausbau durch die Stadt Garching bis an die Gemarkungsgrenze, ohne weiteren Anschluss bleiben. Ohne weiterführenden Radweg kann auch die Fördermöglichkeit für den Bau eines Radschnellweges in

Frage stehen. Für einen Radschnellweg werden erhöhte Anforderungen an den Ausbaustandart definiert und als Voraussetzung für eine Förderung beauftragt. Dazu zählen neben der Breite von 4 Metern im gegenläufigen befestigten Radweg, ein Gehweg mit 2,5 Meter Breite, zur Konfliktvermeidung mit anderen Nutzern, eine Beleuchtung, um eine soziale Kontrolle und Angstfreiheit zu erhöhen und die Nutzerpotentiale. Für eine offizielle Anfrage an die Stadt München, die Untere Naturschutzbehörde und einen Fördermittelgeber, benötigen wir eine Vorplanung.

Bei der durch das LRA beauftragten Potentialanalyse, die der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 2015 erstellt hat, wurde ein Korridor Nr. 4 untersucht, der einen Teil der Variante 3 aus dem Antrag der CSU von der Gemarkungsgrenze zur Stadt München, bis zum U-Bahnhof Hochbrück abdeckt. Mit einem entsprechenden Antrag an den Landkreis München, könnte eine Planung dieser Strecke als zusätzliche Tangentialverbindung durch den Landkreis untersucht werden. Als Tangentialverbindung, bzw. Zubringerradweg könnte mit einer geringeren Breite von 5,00 m (3,00 m Radweg und 2,00 m Gehweg) geplant werden.

Aus den zuvor genannten Varianten kristallisiert sich heraus, dass die Variante 3, blaue Linie, zum größten Teil nicht vom Landratsamt untersucht wird. Für weitere Untersuchungen an dieser Strecke ist zu klären, wo die Trasse für die RSV München – Garching Forschungsgelände entlang führen wird, um die Überschneidungen festzustellen. Wenn das Ergebnis der Untersuchung dem Landratsamt München Anfang April 2021 vorliegt, können weitere Schritte präzisiert werden.

Zur Feststellung der möglichen Trassenführung über den U-Bahn Begleitweg muss mit der Stadt München abgeklärt werden, ob bzw. in welchem Zeitrahmen eine Weiterführung des Radweges in die Stadt München hinein durch das Planungsreferat München geplant werden kann. Außerdem ist abzuklären, ob ein mit Asphalt befestigter und beleuchteter Radweg, in 3-4 Meter Breite plus einem Gehweg in 2-2,5 Meter Breite, durch die ausgewiesenen Schutzgebiete hergestellt werden kann. Erst danach ist es sinnvoll in eine Planung einzusteigen. Da die durch den Landkreis beauftragten Planungsleistungen, sowohl für einen Radschnellweg, als auch für eine Tangentiale Schnelle Radwegverbindung, bereits durchgeführt werden, ist eine Erweiterung der Aufträge über das Landratsamt nicht möglich. Diese Aussage erhielten wir bereits vom Landratsamt München. Es bleibt die Möglichkeit einen Antrag an den Landkreis München zu stellen, dass der Landkreis die Planungsleistungen als neue eigenständige Radwegverbindung für die Stadt Garching erarbeiten lässt. Für die verbleibenden Längen, außerhalb der durch den Landkreis beplanten Abschnitte, benötigt die Verwaltung, bei einer Absage durch den Kreistag, den Auftrag ein Planungsbüro zu beauftragen. Die Fördermittelgeber erwarten bereits mit den Anträgen die Vorlage eines Planungsentwurfs. Für die Leistungsphasen 1 und 2 müssen ca. 100.000,- € bis 150.000,- € eingeplant werden. Kosten für die Planung muss die Stadt Garching alleine tragen. Die finanziellen Mittel sind dafür bisher nicht im Haushaltsplan enthalten. Bei der zu erwartenden Bausumme, ist in jedem Fall ein europaweites Ausschreibungsverfahren notwendig.

Der Stadtrat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis. Er möge beschließen, dass die Verwaltung zu beauftragen, 1.mit der Stadt München und der Unteren Naturschutzbehörde Kontakt aufzunehmen, um zu klären, ob die vorgesehene Trasse, Variante 3 aus dem Antrag der CSU-Fraktion, weitergeführt werden kann, bzw. genehmigungsfähig ist.

II. BESCHLUSS:

Der Stadtrat der Stadt Garching nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beschließt die Die Verwaltung beauftragt wird,

1.) mit der Stadt München zu klären, ob eine Weiterführung eines Radschnellweges oder einer Schnellen Radwegverbindung in Richtung Kieferngarten möglich ist.

2.) mit der Unteren Naturschutzbehörde zu klären, ob die Trasse durch die vorhandenen Schutzgebiete genehmigungsfähig ist.

Die Ergebnisse werden dem Stadtrat dann vorgelegt, um weitere Schritte zu beschließen.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

Anlagen:

Antrag CSU Fraktion vom 19.02.2021

An die
Stadt Garching
Rathausplatz 3

85748 Garching

Garching, 19.02.21

Antrag der CSU Fraktion – Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Dietmar Gruchmann,

wir bitten Sie gem. § 24 GeschO dem Stadtrat folgenden Antrag zur Entscheidung vorzulegen:

Der Stadtrat möge beschließen, die bisherigen Planungen hinsichtlich der Führung eines Radschnellweges zu erweitern.

Wir schlagen vor, dass ein möglichst direkter und geradliniger Radschnellweg Freising – Garching – Hochbrück – Allianz Arena - München, entlang der Garchinger Westumgehungsstraße und U-Bahn-Trasse, mit in die Planung aufgenommen wird.

Begründung:

Die bislang im Stadtrat vorgestellten Varianten eines mit Unterschleißheim gemeinsamen Radschnellweges über die B13 entsprechen unserer Auffassung nach nicht den Anforderungen an einen Radschnellweg. Sie sind allesamt zu kurvig, zu lange und haben zu viele gefährliche Querungen, Engstellen und Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern und Erschließungen. Am besten wäre hier noch die Trasse nördlich von Hochbrück über die Heide. Außerdem wird eine Trasse über die B 13 von den Garchinger Bürgern und auch den Studenten nur schwer angenommen werden, da sie nicht unseren Gewohnheiten und Bedürfnissen entspricht.

Da es inzwischen auch Pläne gibt einen Radschnellweg von Freising zu bauen, sind wir immer mehr zu der Überzeugung gekommen, dass die optimale Trasse entlang der Umgehungsstraße und der U-Bahn über die Allianz Arena nach München führt.

In der Anlage haben wir diese Trasse aufgezeichnet und die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassen zusammengestellt.

Auch wegen der geplanten Kosten von ca. 34 Mio. Euro halten wir es für notwendig eine Trasse zu wählen, die den hohen Anforderungen eines Radschnellweges wirklich entspricht und auch von den Bürgern angenommen wird.

Fürs erste ist es durchaus denkbar, dass der Radschnellweg von den Forschungsinstituten entlang der Westumgehung und U-Bahn bis zum Schleißheimer Kanal gebaut wird und von hier entlang des Schleißheimer Kanals mit dem geplanten Radschnellweg München - Unterschleißheim verbunden

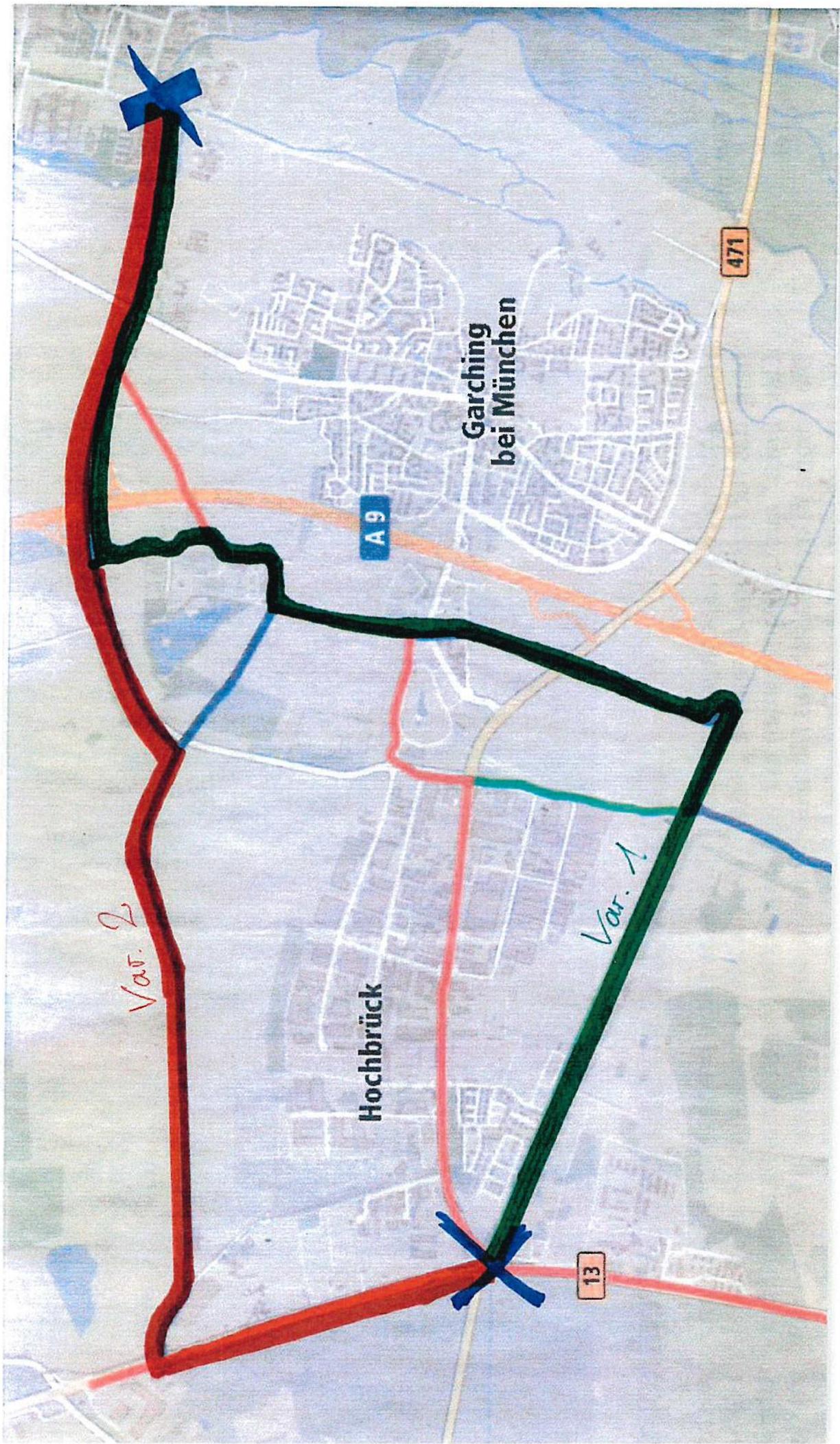
wird. Diese Verbindung kann auch mit einem normalen aber allwettertauglich befestigten Radweg erfolgen. Im zweiten Schritt sollte dann der Weiterbau des Radschnellweges über die Allianz Arena bis zur Heidemannstraße erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "J. Ascherl". The letter "J" is large and stylized, with a dot. The name "Ascherl" is written in a cursive script.

Jürgen Ascherl
Fraktionsvorsitzender CSU Garching







Var. 3

A 9

471

Garching
bei München

Hochbrück

13

CC BY-SA

Variante 1 (grün) entlang Schleißheimer Kanal

- Länge bis Heidemannstr.: 13,44 km
- Länge bis Kreuzung B13/B471: 7,73 km
- 90° Kurven: 5-7
- Engstelle Autobahnsiedlung
- Gefährliche Querung Schleißheimer Straße
- Konflikt mit Erschließung Sportgelände am Garchingener See
- Konflikt mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Verläuft nahe an Garching

Variante 2 (rot) durch die Heide

- Länge bis Heidemannstr.: 12,65 km
- Länge bis Kreuzung B13/B471: 6,94 km
- Davon müssen nur 5,51 km neu gebaut werden (Einsparung gegenüber Variante 1: 2,22 km)
- 90° Kurven: 1
- Gefährliche Situation bei der Einfahrt „Umweltmeister“
- Verläuft nicht durch bebaute Siedlungsgebiete
- Keine Konflikte mit anderen Verkehren und Erschließungen
- Verläuft entlang Naturschutzgebiet
- Gute Verbindung Unterschleißheim / Forschungsgelände

Variante 3 (blau) entlang der U-Bahn

- Länge bis Heidemannstr.: 9,94 km
- Komplette neue Strecke, ohne Zusammenhang mit Radschnellweg nach Unterschleißheim
- 90° Kurven: 0
- Engstelle im Bereich U-Bahnhof Hochbrück
- evtl. Konfliktsituation während der Fußballspiele mit Fußgängern
- Verläuft entlang der U-Bahn
- Gute Weiterführung des Radschnellweges von Freising
- Gute Erschließung von Forschungsgelände, Garching, Hochbrück und Allianz Arena
- Verläuft weitgehend entfernt von Straßen durch die Natur
- Möglichkeit der Aufteilung in 2 Bauabschnitte:
 1. Abschnitt: von Norden bis zum Schleißheimer Kanal und von Verbindung zu Radschnellweg entlang der B 13
 2. Abschnitt: Weiterbau bis zur Heidemannstraße und Anbindung der Allianzarena

Fazit:

Variante 1:

Lange Strecke mit vielen Kurven, gefährlichen Engstellen und Konflikten, erschließt die Ortsteile gut.

→ als Radschnellweg ungeeignet

Variante 2:

Kurze und gerade Strecke mit wenig Konflikten, erschließt Garching nicht optimal, geringe Baukosten

→ schließt Garching an den Radschnellweg München/Unterschleißheim an, aber kein Radschnellweg Freising/Garching/München

Variante 3:

Neue Trasse; Kurze, gerade und ruhige Strecke mit wenig Konflikten, erschließt Garching optimal

→ optimaler Radschnellweg Freising/Garching/Hochbrück/Arena/München

