

Vorlage Nr.: 2-BT/790/2021
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bautechnik
Datum: 30.08.2021
Verfasser: Haas Egbert

Vorstellung der Entwurfsplanung für eine Radschnellwegverbindung München-Garching, zwischen der B13 und den Forschungsinstituten

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
16.09.2021	Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. SACHVORTRAG:

In der Sitzung des Stadtrates vom 22.02.2018 wurde die Machbarkeitsstudie zum Radschnellwegkonzept nach Garching vorgestellt. Mit dem Stadtratsbeschluss vom 25.07.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt München, für den Radschnellweg entlang der B471 durch Hochbrück Alternativlösungen zu erarbeiten. Mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung über die Baulast der Radschnellverbindung zwischen der Stadt Garching und dem Landkreis München (Beschluss BPU dazu vom 16.06.2020) konnte der Landkreis den Fördermittelantrag beim Bund stellen und nach Erhalt der Förderzusage die Planungsleistungen ausschreiben.

Der Landkreis München hat daraufhin die Vorplanung für die Radschnellverbindung München Garching, auf dem Gebiet der Stadt Garching nach einem Ausschreibungsverfahren an das Planungsbüro WipflerPlan, Niederlassung München in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro PBU aus Kempten vergeben. Uns liegt nun die Vorplanung mit Trassenvarianten zwischen der B13 in Hochbrück und den Forschungsinstituten im Norden der Stadt Garching vor und soll hier vorgestellt werden.

Von den ursprünglich 5 untersuchten Trassen, werden noch 3 Varianten näher betrachtet. Die Varianten 4 und 5 sind aus der Untersuchung herausgefallen. Variante 4 hauptsächlich weil durch eine Überplanung der B471 für einen 4 Spurigen Ausbau eine erhebliche Unsicherheit zur Durchführbarkeit einer Trasse entlang des vorhandenen Straßenzuges bleibt und Variante 5 weil die Bahnquerung die Aufenthaltszeit enorm beeinträchtigt und die Trasse in einem wesentlichen großen Abschnitt im Bereich von Naturschutzgebieten verlaufen würde. Die Variante 3 bleibt momentan noch in der Variantenuntersuchung enthalten. Hier wird jedoch erwartet, dass die Querung der Schleißheimer Straße zu großen Problemen führen wird. Außerdem ist die Führung über den landwirtschaftlichen Bereich nicht unproblematisch, da der Keltenweg als Haupterschließungsweg für die angrenzenden Felder dient.

Die vorliegenden Trassenführungen der Varianten 1-3 wurden von der Stadtverwaltung geprüft und mit dem ADFC abgestimmt. Die Pläne der Varianten 1 und 2, sowie ein Übersichtsplan der 5 Varianten, liegen dem Tagesordnungspunkt als Anlagen bei. Die Bezeichnung "Streckenabschnitt 5" stellt die Strecke von der St2350 bis zur Boltzmannstraße dar und der "Streckenabschnitt 6" zeigt die Trassenführung von der Prandtl-Str. bis zur nördlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Garching. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Kombination aus den beiden Varianten 1 und 2 für eine weitere Planung zur Radschnellverbindung geeignet.

Die vorliegende Planung wird von Herrn Kindelbacher vom Büro WipflerPlan anhand einer Präsentation vorgestellt.

Die Variante 1 (blaue Linie) der Radschnellwegverbindung (RSV) verläuft von der B13 aus am Schleißheimer Kanal entlang bis zur Kreuzung mit der U-Bahn-Trasse. Vor der Kreuzung biegt die RSV auf den Weg westlich der U-Bahn. Südlich des U-Bahnhofs Garching -Hochbrück quert die RSV die U-Bahn über eine Brücke und verläuft weiter südlich des P&R bis über die B471 in die Schleißheimer Straße. Nördlich der Schleißheimer Straße verlaufend biegt die Trasse in die Straße Am See ab. Hier wird die RSV als Fahrradstraße bis zur Egerfeldbrücke geführt. Die Strecke verläuft über die bestehende Autobahnbrücke, nördlich an Egerfeld 7a bis 9 vorbei bis zum Echingerweg. Entlang des Echinger Wegs führt die Trasse nach Norden bis zum Autobahnzubringer und biegt hier in Richtung Osten ab. Parallel zum Autobahnzubringer wird der Radschnellweg über die ST2350 und weiter in Richtung Forschungsinstitute, südlich der L.-Prandtl-Str geführt. In Richtung Norden zweigt die RSV an der Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str. auf den Brückenbauwerk ab und geht parallel zur St2350 bis zur Gemarkungsgrenze. An dieser Stelle bindet, nach einem Entwurf einer Planung des Landkreises Freising, der Radschnellweg Freising-Garching an.

Die Variante 2 (rote und hellblaue Linie) verläuft beginnend an der B13, entlang des Schleißheimer Kanals bis zur östlichen Grenze des Bebauungsplans Nr. 188 Wohnen am Schleißheimer Kanal. An der Grenze des Bebauungsplans entlang führt die Trasse Richtung Norden und dann nach Osten bis zur Daimlerstraße. Südlich des U-Bahnhofs Garching - Hochbrück quert die Trasse die Bahnstrecke über eine Brücke und verläuft östlich des Bahnhofs, bevor sie über ein Brückenbauwerk über den P&R Parkplatz und die B471 auf der Ostseite der Zeppelinstraße ebenerdig ankommt. Bis zum Schafweideweg folgt die RSV der Zeppelinstraße. Über den Schafweideweg geht die Strecke bis zur Straße Am See. In der Straße Am See verläuft die RSV auf der gleichen Trasse wie in Variante 1 als Fahrradstraße bis zur Egerfeldbrücke. Gleich nach der Überquerung der A9 biegt die RSV nach Norden ab und verläuft auf dem Wirtschaftsweg parallel zur Autobahn und dann südlich des Autobahnzubringers bis zur Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str.. Über ein Brückenbauwerk wird der Radschnellweg nach Osten in Richtung Forschungsinstitute und in Richtung nördlicher Gemarkungsgrenze entlang der St2350 geführt.

Von der Verwaltung bevorzugte Trassenvariante:

Im Westen beginnend:

Variante 1 (V1) km 0 + 000 bis km 2 + 800, Übergang in V2 ab km 2 + 900 mit veränderter Brückenführung über den P&R Parkplatz und die B471 zur Zeppelinstraße ca. bei km 3 + 350, V2 Rot weiter bis km 5 + 000, Übergang in V2 (Hellblau) entlang der Autobahn mit dem Ende am Brückenbauwerk bei km 6 + 900. Von hier aus weiter über ein Brückenbauwerk über die St2350 in Richtung Forschungsinstitute und nach Norden über die L.-Prandtl-Str. bis zur Gemarkungsgrenze
Weiteres Vorgehen:

Bei den nun folgenden Untersuchungen wird vom Planungsbüro WipflerPlan die optimierte Trasse für die Ausführungsplanung ermittelt. Dazu gehört auch eine erneute Aufstellung einer Potentialanalyse. Diese wird gerade vom Planungsbüro SVK aufgestellt. Detailplanungen zu den Trassenabschnitten und Brückenbauwerken werden im weiteren Verlauf der Planung erarbeitet und zwischen Planungsbüro, Landratsamt und Verwaltung der Stadt Garching abgestimmt. Dazu hat die Verwaltung bereits eine Stellungnahme an das Landratsamt München abgegeben. Diese Stellungnahme ist dem Tagesordnungspunkt als Anlage angefügt.

II. BESCHLUSS:

Der Bau-Planungs- und Umweltausschuss nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und empfiehlt dem Stadtrat der vorgestellten Kombination aus den Varianten 1 und 2 zuzustimmen.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

Anlagen:

-Alle Unterlagen sind im KomSafe eingestellt