

Vorlage Nr.: 2-BT/790/2021-1
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bautechnik
Datum: 06.09.2021
Verfasser: Haas Egbert

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
23.09.2021	Stadtrat

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.

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 vorliegenden Trassenführungen der Varianten 1-3 wurden von der Stadtverwaltung geprüft und mit dem ADFC abgestimmt. 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 von den beiden Büros erarbeitete Vorplanung wurde dem Bauausschuss am 16.09.2021 und dem Gremium des Stadtrates bei einem Workshop im Bürgersaal der Stadt Garching am 22.10.2021 von Herrn Kindelbacher, Ing. Büro WipflerPlan, 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.

Die Variante 3 wurde bisher nicht näher beschrieben, da davon ausgegangen wurde, dass das Potential an Radfahrenden auf diesem Streckenabschnitt nicht ausreicht, um in die Förderung zu kommen. Dafür sind 2000 Fahrradfahrer pro Tag nötig. Nach Vorliegen der Potentialanalyse aus der KW 37 wird jedoch mit einem Potential von bis zu 5600 Radfahrern pro Tag gerechnet. Das sind nur 200 Radfahrer weniger, als auf der Variante 1. Die Variante 3 zweigt nördlich des Schleißheimer Kanals an der Trasse Variante 1 westlich der Unterführung der U-Bahntrasse nach Osten ab und verläuft weiter entlang des Schleißheimer Kanals. An der Kreuzung zum Keltenweg führt Variante 3 dann nach Norden bis sie nach der Querung der Schleißheimer Str. in der Autobahnsiedlung auf der Straße Am See wieder in die Trasse der Varianten 1 und 2 übergeht.

In dem Workshop hat Herr Grünwald eine Trasse vorgestellt, die durch die Fraktion der Unabhängige Garchinger erarbeitet wurde:

Beginnend an der B13 südlich am Rand des Flurstück 1635 geht die Trasse südlich der Waldflächen und des Weges am Bürgerpark Hochbrück vorbei. Am östlichen Ende der Fl.Nr. 1486/1 schwenkt die Trasse wieder auf den vorhandenen Weg südlich des Schleißheimer Kanals. Die Trasse bleibt südlich des Kanals bis zur Brücke vor der U-Bahntrasse, überquert den Kanal und verläuft durch die Unterführung unter der U-Bahn auf den Rettungsweg östlich der U-Bahnstrecke. Die Trasse überquert bei P&R Parkplatz die B471 und geht parallel zu der Zeppelinstraße bis zur Kleingartensiedlung. Von der Kreuzung mit dem Schafweideweg geht es weiter auf dem Waldweg westlich der Gartenanlage und entlang der Umgehungsstraße, mit etwas Abstand an den Grünbrücken vorbei bis zur A9 und weiter zur Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str..

Nach der Diskussion zu den einzelnen Varianten wurde in Abschnitten zum Verlauf durch die anwesenden Stadträte wie folgt abgestimmt:

Abstimmung zu den Abschnitten

→ **Beginn an B13 bis ca. km 1 + 000 bei Brücke über Schleißheimer Kanal**

Auf vorhandenem Weg am Kanal entlang Hr. Dr. Adolf
 (Hr. Dr. Braun, wenn Absage für südl. Park)

Neue Trasse Südlich Bürgerpark Hr. Grünwald
 Hr. Braun
 Hr. Euringer
 Hr. Dr. Braun
 Hr. Naisar
 Hr. Baierl

→ **Brücke bei Km 1 + 000 bis ca. km 2 + 000 bei Brücke vor U-Bahn-Trasse**

Auf südlichem Weg bleiben Hr. Grünwald
 (Hr. Biersack, wenn Absage, für nördl. Trasse)
 Hr. Euringer
 Hr. Baierl

Trasse nördlich des Schleißheimer Kanals Hr. Dr. Adolf
 Hr. Ascherl
 Fr. Rieth
 Fr. Kocher
 Hr. Naisar

→ **Schleißheimer Kanal bis U-Bahnhof Hochbrück ca. km 2 + 850**

Östliche Seite der U-Bahn 2 Stimmen

Westliche Seite der U-Bahn 10 Stimmen

→ **Überquerung der B471 vom U-Bahnhof Hochbrück V1 oder V2(3)**

V1 von km 2 + 850 Richtung Schleißheimer Str. 3 Stimmen

V2(3) von km 2 + 850 Richtung Zeppelinstr. 10 Stimmen

→ **Trasse entlang der Umgehungsstraße bis zur St2350 oder entlang Schafweideweg**

Für Trasse entlang der Umgehungsstraße 3 Stimmen

Für die Trasse am Schafweideweg 10 Stimmen

➔ **Trasse über Brücke Einsteinstraße oder westlich der A9 über Brücke Autobahnabfahrten Nord**

Trasse über die Brücke zur Einsteinstraße	3 Stimmen
Trasse über Fahrradstr. Autobahnabfahrt Nord	6 Stimmen

Aus den Abstimmungsergebnissen ergibt sich folgende Trasse, die durch das Landratsamt München für die Entwurfsplanung weiter untersucht und bearbeitet werden soll:

Beginnend an der B13, südlich am Rand des Flurstücks 1635 entlang, geht die Trasse südlich der Waldflächen und des Weges am Bürgerpark Hochbrück vorbei Richtung Osten bis zum östlichen Ende der Fl.Nr. 1486/1. Hier schwenkt die Trasse wieder auf den südlichen Kanalweg. Als Radschnellwegverbindung soll der südliche Kanalweg bis zur U-Bahntrasse untersucht werden. Wenn diese Variante nicht genehmigungsfähig ist, soll die Trasse nördlich des Kanals bis zur U-Bahntrasse geplant werden. Ab der U-Bahnlinie geht die Trasse auf dem westlichen U-Bahn-Begleitweg bis vor den U-Bahnhof Hochbrück, überquert die U-Bahn auf die östliche Seite und führt östlich am U-Bahnhof vorbei. Der Park & Ride Parkplatz und die B471 sollen mit einem Brückenbauwerk, in der vorgestellten Brücken-Variante 3 bis zur Zeppelinstraße überquert werden. Der weitere Verlauf geht östlich entlang der Zeppelinstraße, dann über den Schafweideweg bis zur Straße Am See. Entlang der Fahrradstraße Am See soll die RSV bis zum Autobahnzubringer Nord geplant werden, um dann südlich der Autobahnbrücke die A9 zu überqueren und an der St2350 zu enden. Das Brückenbauwerk an der Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str. muss so geplant werden, dass es die Voraussetzungen für künftige Anforderungen und Anbindungen in alle Richtungen erfüllt.

Der Stadtrat möge diese im Workshop am 22.10.2021 abgestimmte Trasse für die weitere Planung beschließen.

II. BESCHLUSS:

Der Stadtrat der Stadt Garching b.M. nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beschließt, dass die im Workshop am 22.10.2021 abgestimmte Trasse weiter durch das Landratsamt München geplant werden soll.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

▪ als Tischvorlage

ANLAGE(N):

▪ als Tischvorlage

Anlagen:

In KomSafe

1. Übersicht : Am 22.10.2021 beim Workshop abgestimmte RSV-Trasse
2. Übersicht : Detailabstimmung Varianten 1 bis 3

Präsentation von Büro Wipflerplan

Alle Anlagen sind im KomSafe eingestellt