

Vorlage Nr.: 2-BV/254/2021
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: Bauverwaltung
Datum: 02.11.2021
Verfasser: Zettl Klaus

Gemeinde Eching; Ortsumfahrung Dietersheim - Vorstellung der Machbarkeitsstudie

Beratungsfolge:

Datum Gremium

30.11.2021 Stadtrat

I. SACHVORTRAG:

- a) Historie
- b) Machbarkeitsstudie
- c) Stellungnahmen Autobahn GmbH Süd, Staatliches Bauamt Freising
- d) Kostenschätzung
- e) Gemeinde Eching
- f) Fazit

a) Historie:

Zwischen der Gemeinde Eching und dem Freistaat Bayern besteht eine Vereinbarung (April 2014) über die Sonderbaulast an der zukünftigen Umfahrung Dietersheim. In weiteren Gesprächen zwischen der Gemeinde Eching und der Stadt Garching ergab sich, den Trassenverlauf sowie die Vereinbarung auf die Stadt Garching auszudehnen, um einerseits die Verkehrs- und Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Eching erheblich zu reduzieren und andererseits das auf dem Gebiet der Stadt Garching gelegene Hochschul- und Forschungsgelände besser anzubinden und zukünftige Entwicklungen des Campus zu ermöglichen.

Am 25.02.2016 stellte der damalige Echinger Bürgermeister Riemensberger dem Stadtrat Planvarianten bzgl. Trassenverlauf, erstellt vom Büro Wankner und Fischer, vor. Die Planvarianten wurden vom Stadtrat ohne Beschlussfassung zur Kenntnis genommen. Als Trasse wurde die Variante 3 über die Gemarkung Garching mit Anschluss an den Autobahnzubringer der BAB A 9 Garching Nord favorisiert (Anlage 1). Im Anschluss an diese Sitzung wurden die Gespräche mit der Gemeinde Eching intensiviert.

Am 21.11.2017 hat der Gemeinderat Eching beschlossen, den Ersten Bürgermeister Thaler zu beauftragen, den Vereinbarungsentwurf zwischen dem Freistaat Bayern, der Stadt Garching und der Gemeinde Eching zu unterzeichnen. Ferner sollten die Eckpunkte einer Vereinbarung mit der Stadt Garching hinsichtlich Kostenaufteilung und zu erwartender Zuschüsse verhandelt werden.

Am 24.04.2018 wurde im Stadtrat weiter über die Ortsumfahrung Dietersheim beraten. Grundlage für das Projekt sollte ein vom Staatlichen Bauamt Freising erstellter Vereinbarungsentwurf zur Straßenbaulast („Sonderbaulast“) bilden. Der Entwurf regelt die Klassifizierung und Baulast der Umfahrung, die Planung und Durchführung der Maßnahme (Kostentragung) sowie die Widmung der

neuen Ortsumfahrung zur Staatsstraße. Gleichzeitig wären die Ortsdurchfahrten Dietersheim und Garching sowie die Teilabschnitte an der freien Strecke zur Gemeindestraße abzustufen. Der Entwurf sieht die Federführung der Maßnahme bei der Gemeinde Eching.

Die gewählte Trasse mit Anbindung an die A9 würde zum einen die künftige Ortsentwicklung sowie die weiteren Entwicklungspotentiale gut bewältigen können. Zu diesem Ergebnis kommt das Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak vom 25.10.2016.

Der Stadtrat fasste in der Sitzung den einstimmigen Beschluss, Ersten Bürgermeister Dr. Gruchmann zu beauftragen, zunächst die Finanzierung der Ortsumfahrung Dietersheim, die Umstufungsmöglichkeiten der Ortsumfahrung Garching und Ortsdurchfahrt zu verhandeln.

Ferner war zu klären,

- einen möglichen Trassenverlauf für die Verlängerung der U6 nach Eching bzw. Neufahrn durch die Ortsumfahrung nicht zu verbauen
- ob die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Eching/Garching im Falle einer Ortsumfahrung tatsächlich noch benötigt wird.
- ob die geplanten Windkraftanlagen durch die Ortsumfahrung gefährdet sind.

Am 25.07.2019 wurde der Stadtrat durch Ersten Bürgermeister Dr. Gruchmann darüber informiert, dass mit Eching und der TU München die Finanzierung einer Machbarkeitsstudie verhandelt und beauftragt wurde.

b) Machbarkeitsstudie:

Die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen der Vorlage als Anlage 2 bei. Herr Dipl. Ing. Lechelmeyer, Ingenieurgesellschaft Vössing mbH, stellt die wesentlichen Ergebnisse für Garching vor.

c) Stellungnahmen Autobahn GmbH Süd, Staatliches Bauamt Freising:

Im Vorfeld der Ergebnisvorstellung war es der Verwaltung wichtig, in Erfahrung zu bringen, wie die Autobahn GmbH Süd und das Staatliche Bauamt Freising die Machbarkeitsstudie bewerten. Die Autobahn GmbH Süd stimmt der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie mit dem vorgelegten Anschluss an die BAB A9 durch den Umbau der Teilknotenpunkte „West“ und „Ost“ grundsätzlich zu. Die erforderlichen Lichtsignalanlagen werden betrieben und gesteuert durch das untergeordnete Straßennetz. Als Grundlage für die Planung ist ein Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont von mindestens 15 Jahren zu erstellen.

Auch das staatliche Bauamt Freising stimmte der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie zu, fordert aber ein neues Verkehrsgutachten. Die Untersuchung soll von der Anschlussstelle Garching Nord der A9 bis zur Anschlussstelle Freising Süd der A92 erfolgen und Maßnahmen aufzeigen, die eine verstärkte überregionale Nutzung der Ortsumfahrung Dietersheim ausschließen. Dabei sind sämtliche Knotenpunkte zu beachten und die jeweils optimale Knotenpunktform zu ermitteln.

d) Kostenschätzung:

Nach Berechnungen des Büros Vössing ist für die Ortsumfahrung Dietersheim mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 45,75 Mio. € brutto zu rechnen. Die angenommenen 14,3 Mio. € für die Stadt Garching entsprechen ca. 31%.

In der Kostenschätzung nicht enthalten sind:

- Grunderwerb und bauzeitliche Inanspruchnahme (Stadt Garching ca. 76.401 qm)
- Lärmschutz
- Leitungsum- und Neuverlegungen

- Maßnahmen aus landschaftspflegerischen und umwelttechnischen Erfordernissen

e) Gemeinde Eching:

In Eching fand am 23.11.2021 eine Gemeinderatssitzung statt, in der u.a. über die Machbarkeitsstudie OU Dietersheim beraten wurde. Die Gemeinde Eching fasste am 24.11.2021 per Mail den sinngemäß gefassten Beschluss wie folgt zusammen:

- "Die Ortsumfahrung Dietersheim wie in der Machbarkeitsuntersuchung vorgeschlagen ist zum momentanen Zeitpunkt nicht realistisch
- Die Ortsumfahrung Dietersheim soll nicht aufgegeben werden, sondern es soll im Gemeindeentwicklungsprogramm entsprechend für die Ortsumfahrung Raum gegeben werden, um diese neu zu denken.
- In einer Klausur im Frühjahr 2022 soll die Fortschreibung des Gemeindeentwicklungsprogramms behandelt werden."

Der Radschnellweg München-Garching fand in der Machbarkeitsstudie keine Berücksichtigung, da die Trassierung noch nicht entschieden ist.

f) Fazit:

- Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die favorisierte Trasse grundsätzlich möglich ist.
- Die von der Autobahn GmbH Süd und dem Staatlichen Bauamt Freising geforderten Nachweise müssen in einem aktualisierten Verkehrsgutachten erbracht werden.
- Eine Widmung der Ortsumfahrung zur Staatsstraße ist grundsätzlich denkbar, ebenso eine Abstufung der ST 2350 zwischen dem nördlichen Beginn der Ortsumfahrung in Dietersheim bis zum Knotenpunkt ST 2350 – B 471 in Garching.
- Eine Weiterführung der U 6 Richtung Eching bzw. Neufahrn ist mit dieser Machbarkeitsstudie weiterhin gewährleistet.
- Die auf Garchinger Flur innerhalb des Geltungsbereichs des in Aufstellung befindlichen BP Nr. 187 „SO erneuerbare Energien“ geplanten Windkraftanlagen sind durch die Ortsumfahrung Dietersheim nicht gefährdet.
- Grundsätzlich ist die Maßnahme förderfähig i. S. d. Art. 13 f FAG. Die Förderhöhe steht noch nicht fest. Von der Gemeinde Eching wurde ein Fördersatz in Höhe von 75 % geäußert.
- Der Kostenanteil beträgt für die Stadt Garching lt. Machbarkeitsstudie 14,32 Mio. €. Hinzu kommen noch die o. g. Zusatzkosten für Grunderwerb etc.
- Allein der Grunderwerb innerhalb der Gemarkung Garching beträgt ca. 76.401 m².
- Anzustreben ist eine Kostenbeteiligung durch die TU München, da diese perspektivisch von einer Verlegung der ST 2350 profitieren würde. Entsprechende Zusagen wären vor einer weiteren Entscheidung einzuholen.
- Wie im Sachverhalt dargelegt, ist für Eching zum momentanen Zeitpunkt die Ortsumfahrung gemäß Machbarkeitsstudie nicht realistisch. Die Ortsumfahrung soll nicht aufgegeben werden, sondern Gegenstand der Beratungen im Rahmen des Gemeindeentwicklungsplanes sein.

- Für den weiteren Entscheidungsprozess in Eching wäre jedoch von Bedeutung, ob die Stadt Garching hinter der Machbarkeitsstudie steht .

II. BESCHLUSS:

Der Stadtrat nimmt die Präsentation über die Machbarkeitsstudie Ortsumfahrung Eching i.d.F. vom 15.11.2021 zur Kenntnis und befürwortet diese grundsätzlich. Für die Stadt Garching ist jedoch eine gesicherte Finanzierung Voraussetzung für eine endgültige Entscheidung. Deshalb wird die Verwaltung beauftragt, eine mögliche Kostenbeteiligung der TU München zu verhandeln sowie die Förderung des Freistaates Bayern nach FAG in Erfahrung zu bringen. Der Stadtrat wird über den Fortgang informiert.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- als Tischvorlage

ANLAGE(N):

- als Tischvorlage

Anlagen:

- Plan mit Trassenvarianten v. 18.02.2016
- Machbarkeitsstudie



- LEGENDE**
- Gemeindegrenze Eching
 - Varianten - Ortsumfahrung Dietersheim mit Anschluss an Ortsumfahrung Garching
 - gemäß Vorabzug "24. Flächennutzungsplanung: Dietersheim - Süd-West und Umgehungsstraße Dietersheim"
 - Flächennutzungsplanung: Umgehungsstraße Variantenuntersuchung "Regionale Lösung" Stand: 05.10.2008
 - Varianten - Standort Windkraftanlagen
 - gemäß Entwurf/Realität Green City Energy AG, Stand: 02.12.2015
 - Mindestabstand Windkraftanlagen zu Bundesstraße: R = 105 m
 - gemäß EMail Green City Energy AG, Stand: 02.12.2015
 - Verkehrsflächen (u.a. A9, B17)
 - Hochspannungsteilung
 - Landschaftsschutzgebiet (LSG)
 - Naturschutzgebiet (NSG)
 - Biotopkartierung gemäß amtl. Biotopkartierung
- 1. Art der baulichen Nutzung**
(§ 9 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 und 2 BauNVO)
- Wohnbauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
 - Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO)
 - Gemischte Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
 - Dorfgebiete (§ 5 BauNVO)
 - Mischgebiete (§ 6 BauNVO)
 - Gewerbebauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO)
 - Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)
 - Gewerbegebiete, eingeschränkt (§ 8 BauNVO)
 - Sonderbauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
 - Sonstige Sondergebiete (§ 11 BauNVO)

Quelle: Gemeinde Eching
 • Digitale Flurkarte (DFK) Eching, Stand: Januar 2014
 • Digitale Flurkarte (DFK) Garching, Stand: 2004

Quelle: Landesamt für Umwelt / LRA Freising
 • Landschaftsschutzgebiet, Stand: 2014
 • Naturschutzgebiet, Stand: 2012
 • amtliche Biotopkartierung, Stand: Oktober 2014

Variantenübersicht - Ortsumfahrung Dietersheim und
 Variantenübersicht - Windkraftanlagen

Gemeinde Eching
 Untere Hauptstraße 3
 85366 Eching

WANKNER UND FISCHER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA / STADTPLANER
 ALTE ZIEGELI 18 85368 ECHING/GÜNZENHAUSEN
 TEL: 08133/9185-0 FAX: 08133/9185-19
 EMAIL: buero@wankner-und-fischer.de

PLANINHALT: Varianten Ortsumfahrung Dietersheim & Varianten Windkraftstandorte
 MASSSTAB: 1:5.000
 DATUM: 18.02.2016
 BEARBEITUNG: A. MÜLLER / D. SADLAU

MACHBARKEITSUNTERSUCHUNG - OU DIETERSHEIM

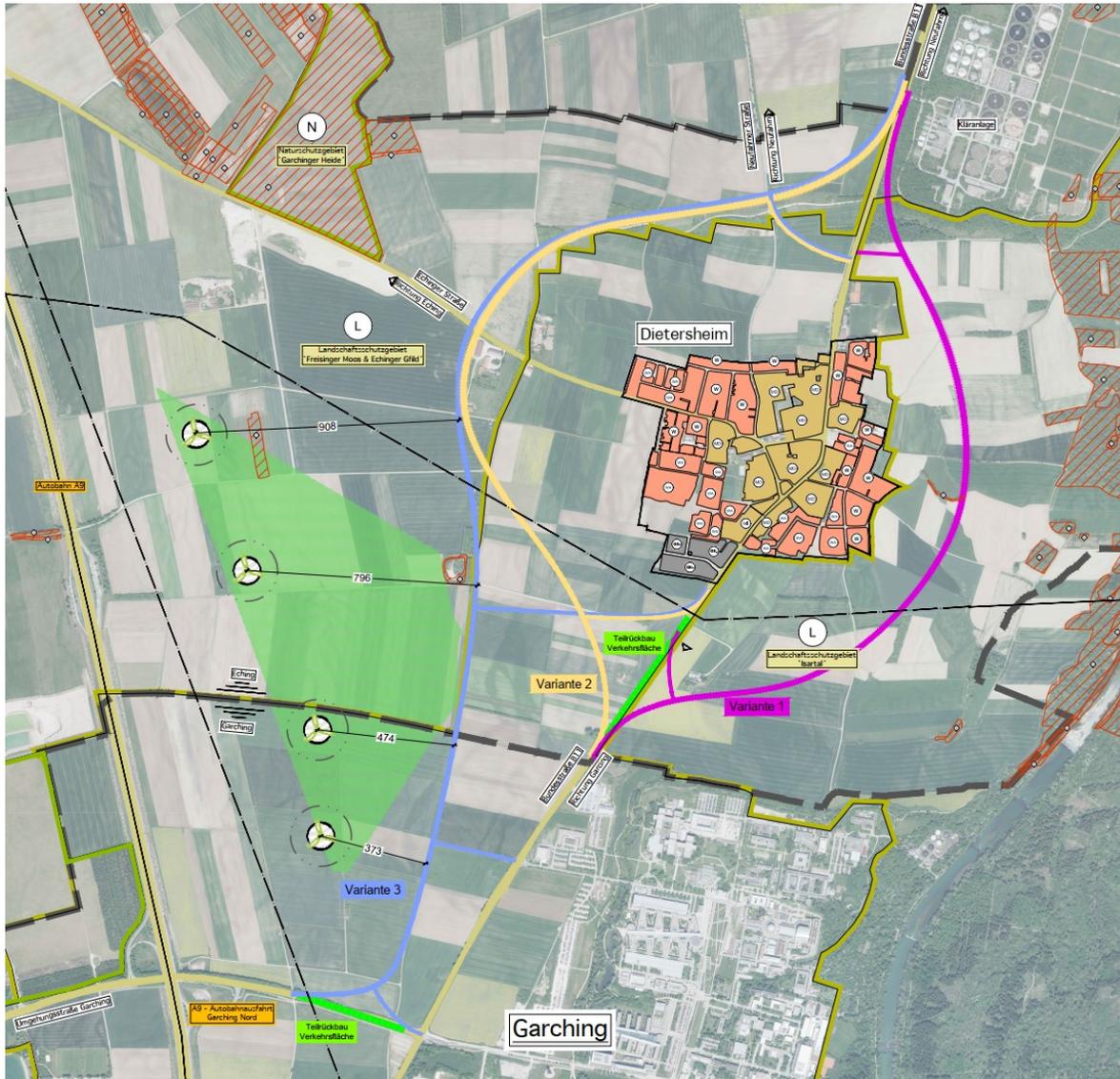
VÖSSING
INGENIEURE



PRÄSENTATION IM RAT DER STADT GARCHING

30.11.2021

BERATUNG | PROJEKTMANAGEMENT | PLANUNG | BAUÜBERWACHUNG

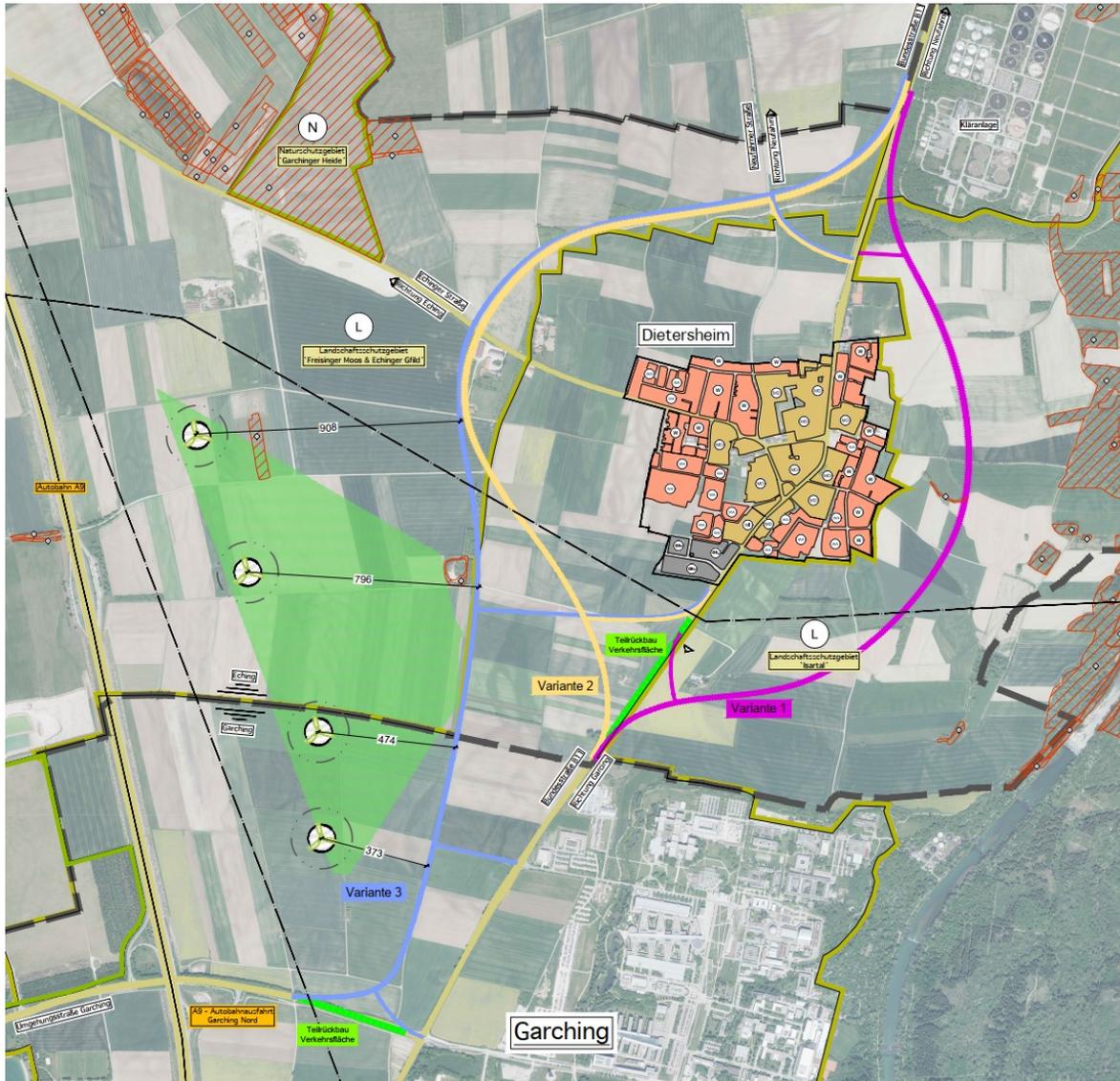


Grundlagen:

- Voruntersuchung von den Wankner und Fischer Landschaftsarchitekten (2016), 3 Varianten
- Verkehrsgutachten hochgerechnet auf Prognosehorizont 2035

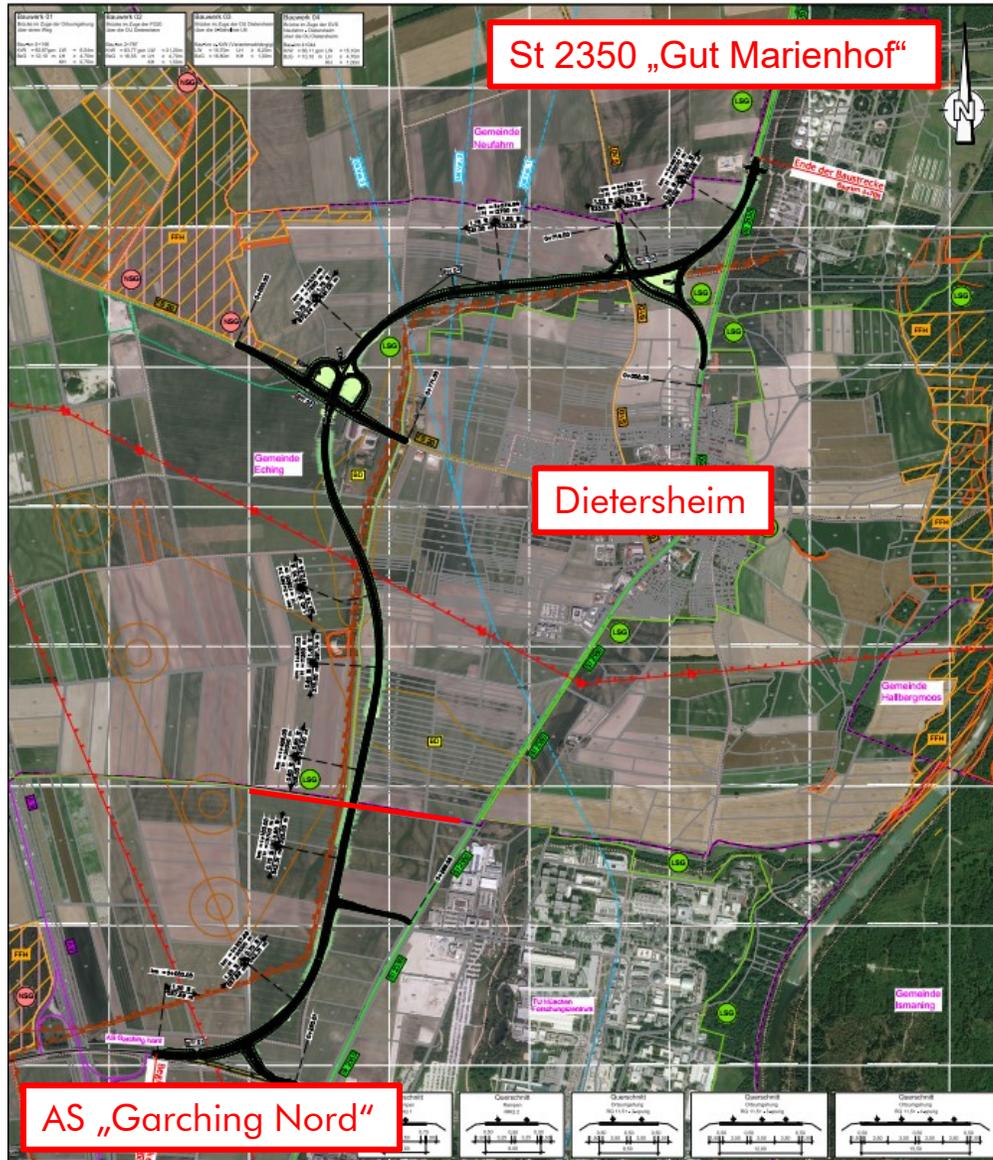
Arbeitsauftrag

- Ausarbeitung der Verkehrsanlagen für „Variante 3“
- Planung der Knotenpunkte (Nachweis deren Leistungsfähigkeit)
- Prüfung der Notwendigkeit einer Umplanung der Anschlussstelle Garching Nord



Zwangspunkte:

- Leitungen (u.a. Kanal zur Kläranlage, Hochspannungsfreileitungen)
- Abstände zu vorhandenen Bebauungen
- geplante Standorte von Windkraftanlagen
- Nachgeordnetes Wegenetz u.a. geplante Radschnellwegtrasse Freising - Garching
- Schutzgebiete (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete usw.)
- Berücksichtigung einer möglichen Verlängerung der U6 nach Neufahrn (3 Trassenvarianten)



Lageplan:

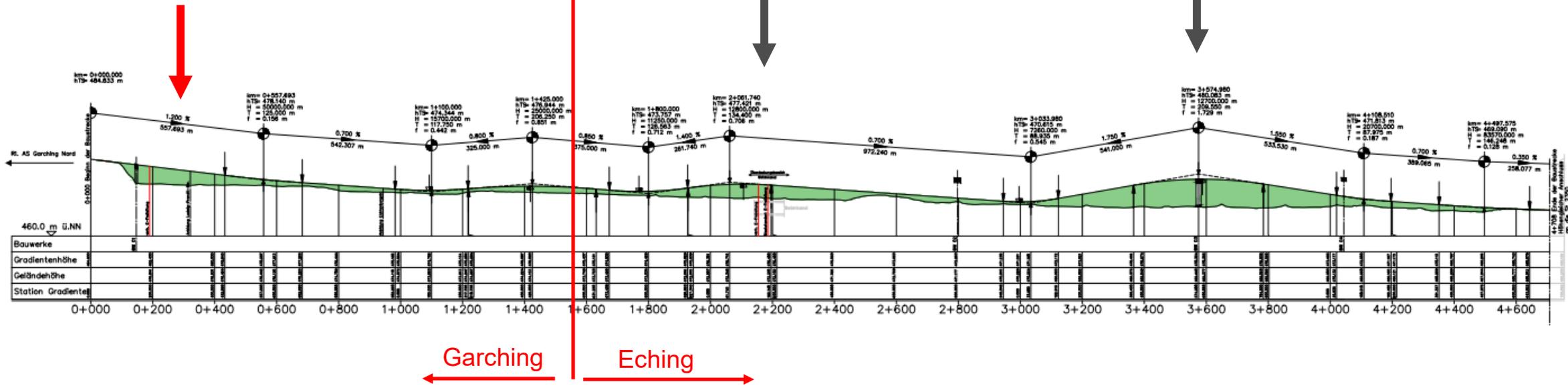
- Trassenlänge der OU ca. 4,95 Kilometer
- Beginn der Trassierung an der AS „Garching Nord“
- Ende und Anschluss an die St 2350 bei „Gut Marienhof“
- Insgesamt 4 neue Knotenpunkte
> davon 2 auf Garchinger Grund

Höhenplanung Gradiente:

Anschluss Brücke Garching Nord
max. 6 m ü. Gelände

Kanalquerung
ca. 4,30 m ü. Gelände

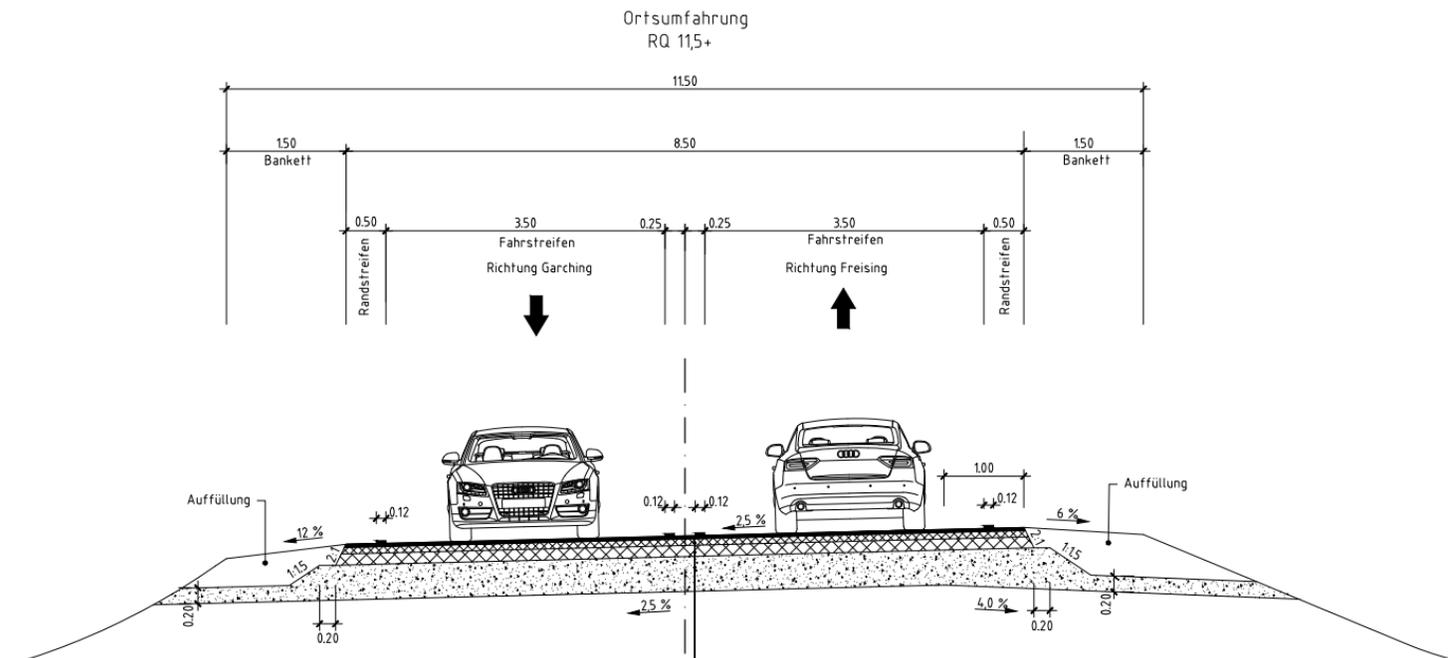
Überquerung der U6
max. 8,90 m ü. Gelände



Höhenentwicklung der Fahrbahn von Geländehöhe bis in Dammlage (i.M. 1,50 m über Gelände)
> Dammbreite ca. 16 m

Fahrbahnquerschnitt:

- Querschnittsbreite 11,5 m einschl. beidseitiger Banketten
- Fahrstreifenbreite je Fahrspur 3,50 m, Mittelstreifen und beidseitige Randstreifen 0,50 m
- Im Bereich von Knotenpunkten teilweise 3-4-Streifige Querschnitte
- Entwässerung über die Dammschultern. Bei einer Dammhöhe i.M.v. 1,50 m wird die Reinigung und Versickerung sichergestellt. > Trasse in Dammlage und nicht im Einschnitt



**Knotenpunkt 5
Neufahrner Straße**

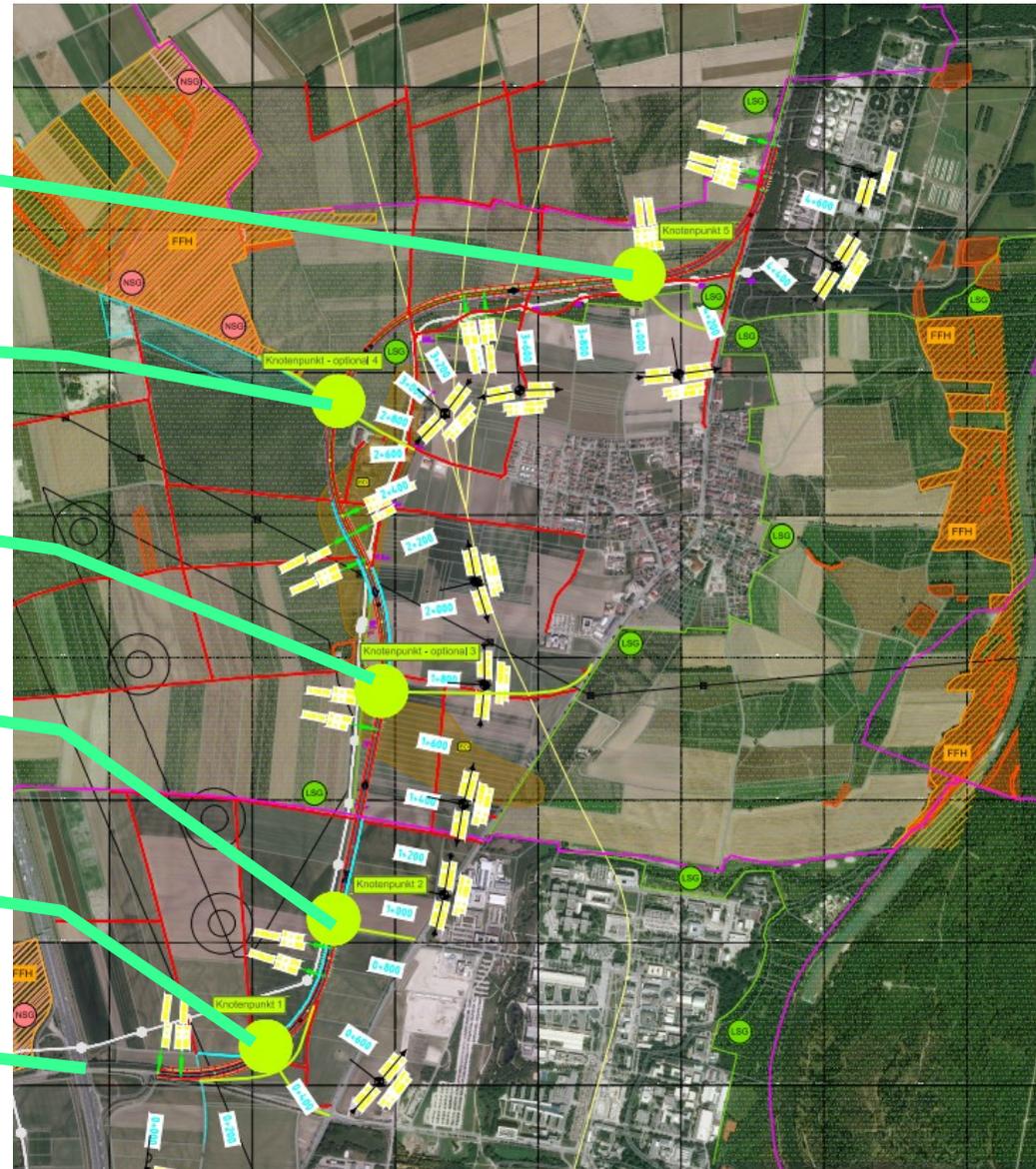
**Knotenpunkt 4
Echinger Straße**

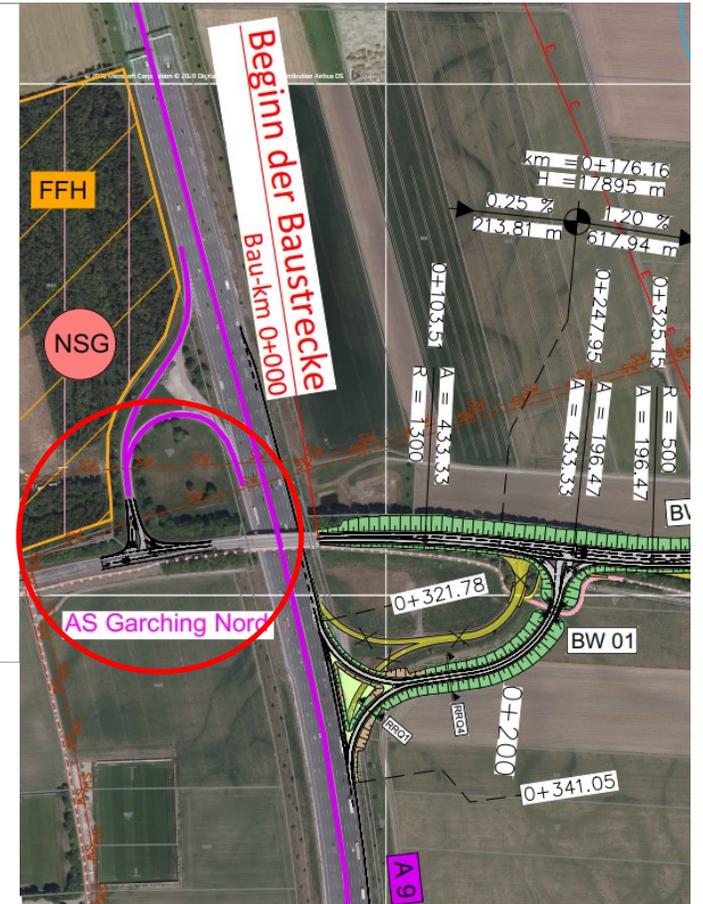
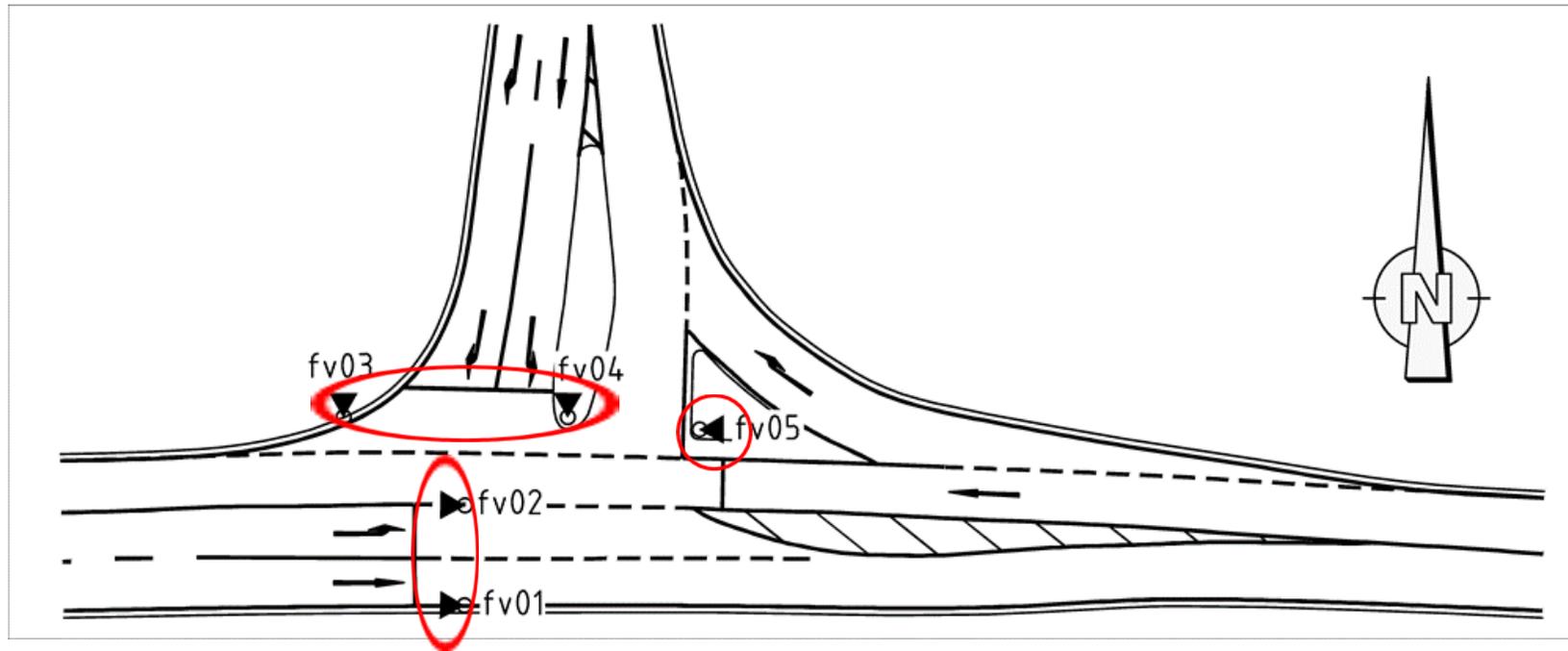
*Knotenpunkt 3
Dietersheim Süd entfällt*

**Knotenpunkt 2
Lichtenbergstraße**

**Knotenpunkt 1
Ludwig-Prandtl-Straße**

**BAB A9
AS Garching-Nord**



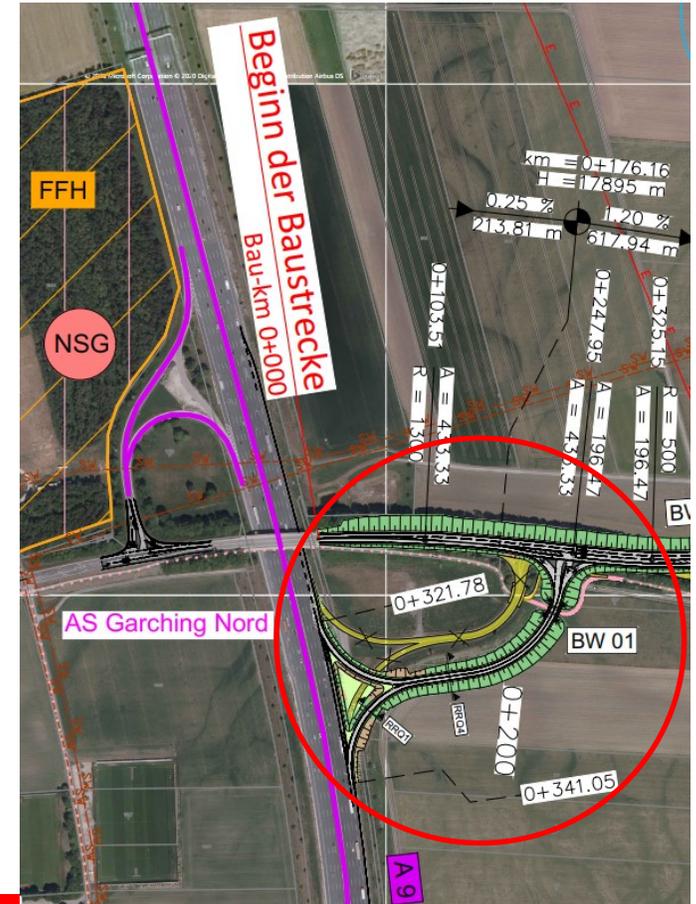
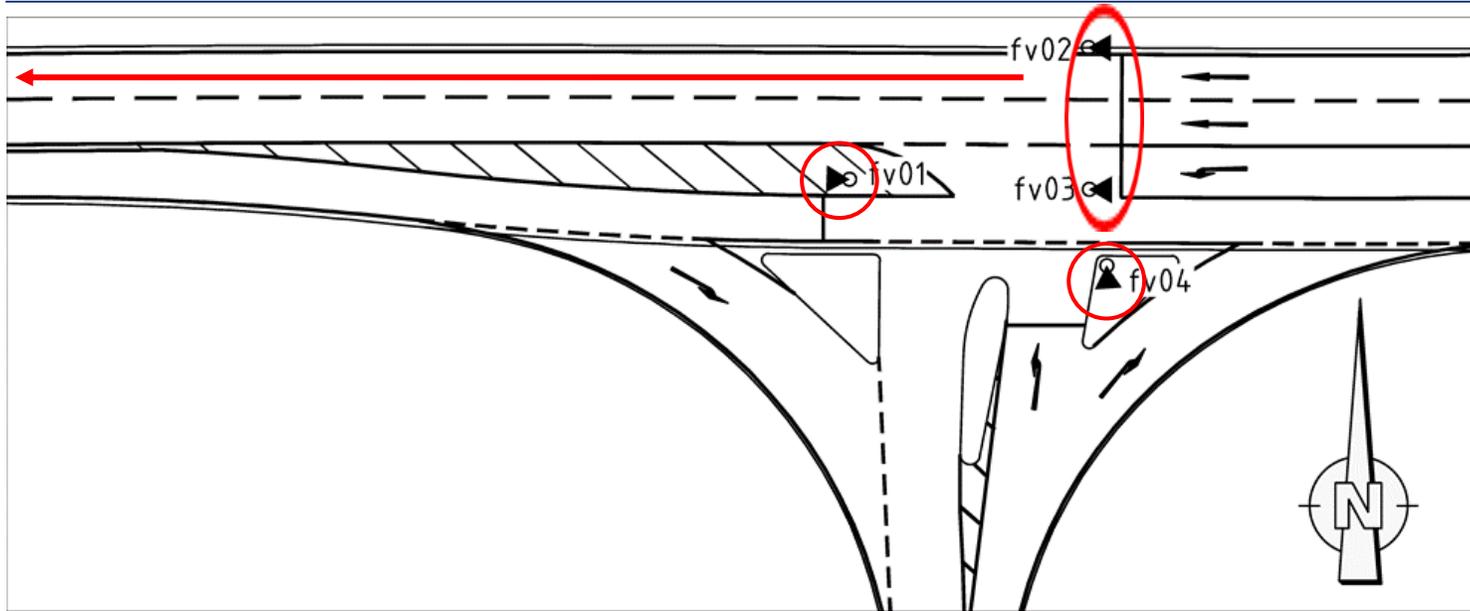


Bestand: Vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage

- Verkehrsqualität in beiden Spitzenstunden nur **ungenügend (QSV F)**

Leistungsfähige Variante: Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

- Verkehrsqualität in beiden Spitzenstunden **gut (QSV B)**
- Geometrische Anpassungen sind nicht erforderlich.



Bestand: Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage

Nicht Leistungsfähig (QSV F)

➤ Auch mit zusätzlicher Lichtsignalanlage in der Abendspitze **nicht leistungsfähig (QSV F)**

Leistungsfähige Variante: Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage und zusätzlichem Fahrstreifen

➤ Mit Ergänzung eines zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifens erreicht man eine **gute Verkehrsqualität (QSV C)**



Aufgrund der Trassierungsparameter zur Verziehung von 2 auf 1 Fahrstreifen verschiebt sich der Knoten 40 m nach Osten
➤ Neubau eines Durchlassbauwerks für den Radschnellweg erforderlich.

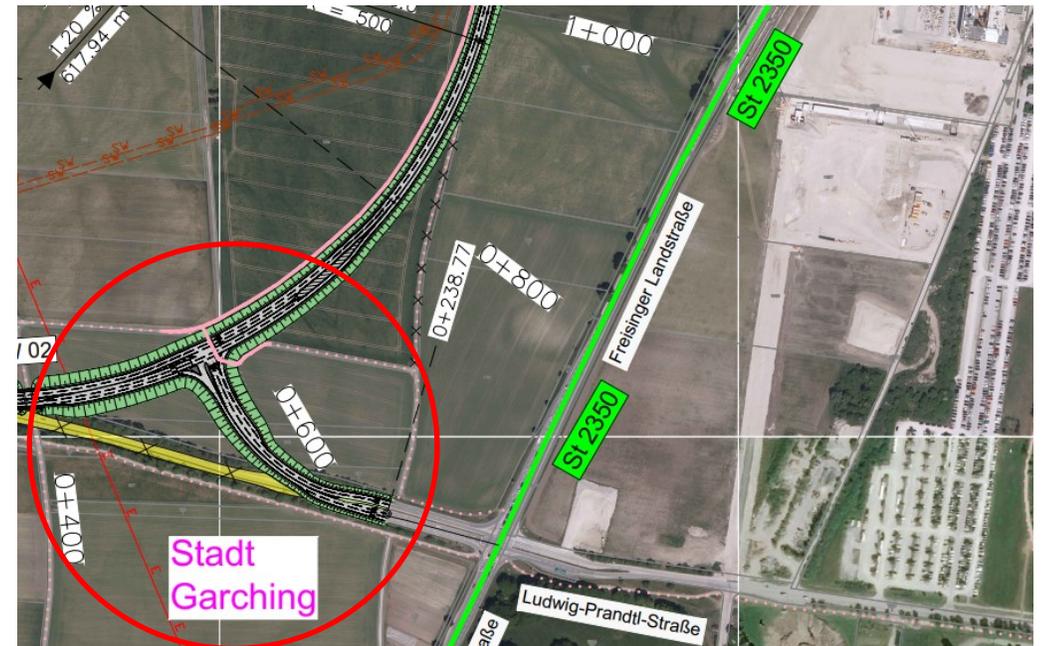
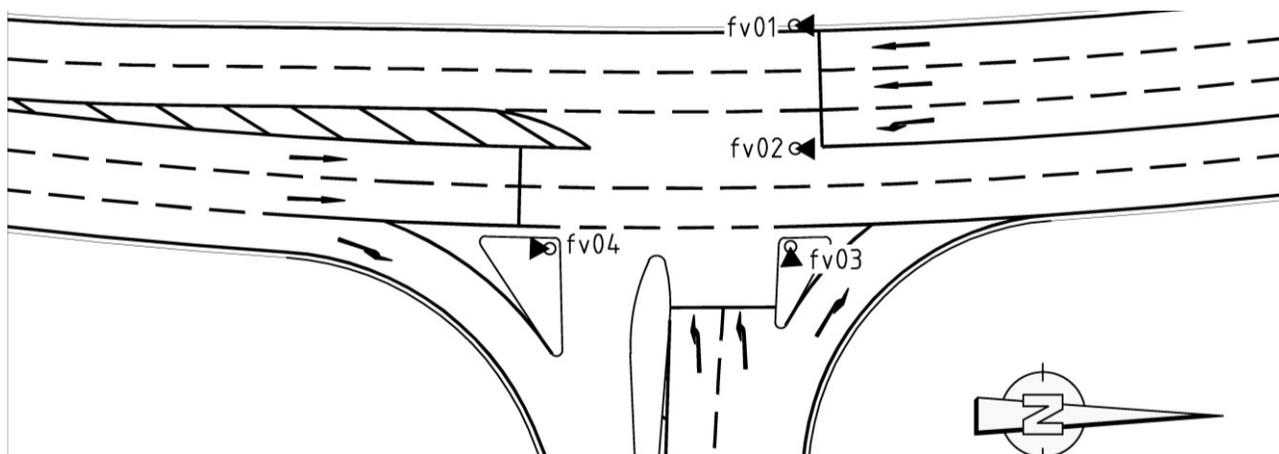
Leistungsfähige Variante: Plangleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Fahrstreifen auf der Ortsumfahrung Dietersheim:

- Jeweils zwei durchgehende Fahrstreifen
- ein Rechtsabbiegestreifen
- ein Linksabbiegestreifen

Fahrstreifen auf der untergeordneten Ludwig-Prandtl-Straße:

- ein Rechtseinbiegestreifen
- zwei Linkseinbiegestreifen



-> Leistungsfähiger Verkehrsablauf (QSV C) Morgens und Abends

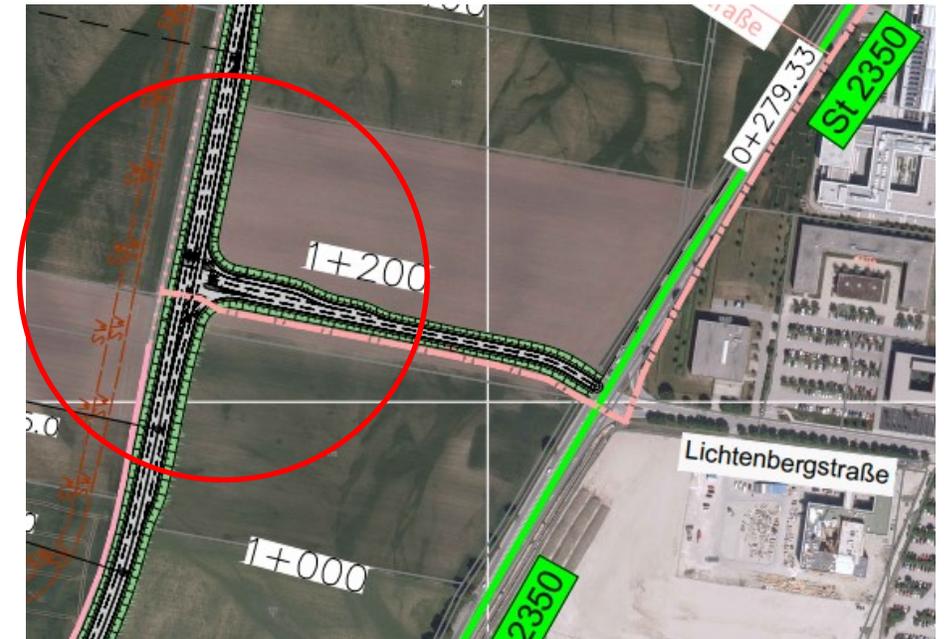
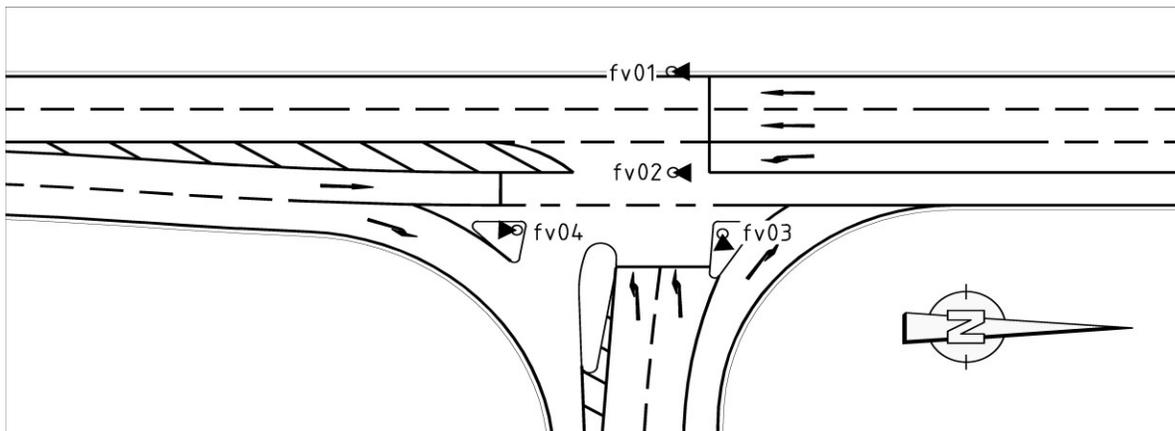
Leistungsfähige Variante: Plangleicher Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Fahrstreifen auf der Ortsumfahrung Dietersheim:

- zwei durchgehende Fahrstreifen (Nord)
- ein durchgehender Fahrstreifen (Süd)
- ein Rechtsabbiegestreifen
- ein Linksabbiegestreifen

Fahrstreifen auf der untergeordneten Lichtenbergstraße:

- ein Rechtseinbiegestreifen
- ein Linkseinbiegestreifen



➤ **Leistungsfähiger Verkehrsablauf (QSV C)** Morgens und Abends

Gemeinsame Träger der Baumaßnahme sind die Stadt Garching und die Gemeinde Eching

Gesamtkosten: ca. 45,75 Mio € Brutto

Straßenbau
ca. 28,87 Mio €

Brückenbau
ca. 4,84 Mio €

15% für Kleinleistungen und
Preissteigerungen in den
nächsten 5 Jahren

18%
Baunebenkosten

Anteil Stadt Garching: ca. 14,32 Mio € Brutto

Anteil Gemeinde Eching: ca. 31,43 Mio € Brutto

Nicht in der Grobkostenschätzung enthalten sind u.a. Kosten zu:

- Grunderwerb und bauzeitliche Inanspruchnahme

Bereich	Zu erwerbende Fläche [m ²]	Anzahl an betroffenen Eigentümern
Stadt Garching	76.401	39
Gemeinde Eching	181.706	108

- Lärmschutz
- Leitungs Um- und Neuverlegungen
- Maßnahmen aus landschaftspflegerischen und umwelttechnischen Erfordernissen

BERATUNG | PROJEKTMANAGEMENT | PLANUNG | BAUÜBERWACHUNG

VÖSSING
INGENIEURE



Vössing Ingenieurgesellschaft mbH
Nymphenburger Straße 20b
80335 München

Fon: +49 89 3249175-0
Email: muenchen@voessing.de
www.voessing.de



Besuchen Sie uns auf:

LinkedIn

XING

YouTube **twitter**

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit [s]	Bedeutung
A	≤ 20	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	≤ 35	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	≤ 50	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	≤ 70	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	> 70	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Fällen ein Rückstau auf.
F	$-^1)$	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken. ¹⁾ Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$).