Gemeinde Eichenau

Beschlussvorlage	**Nummer: 2022/062**	Datum: 12.04.2022
Öffentlichkeitsstatus:	**öffentlich**	

Amt:	Bauamt	Aktenzeichen:	BV-La
Verfasser/in:	Anne Lang		
Sitzung		**Termin**	**Status**
Gemeinderat		**26.04.2022**	**beschließend**

Betreff: **TOP 7**
Radschnellweg Fürstenfeldbruck - München
Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Beratungsfolge:

Vortrag:
Seit 2014 befassen sich die Landeshauptstadt München und die umliegenden Landkreise mit der Radschnellweg-Thematik.
Radschnellwege sind Radwegeverbindungen für den Alltagsverkehr, die aufgrund ihrer Breite, Wegführung und Befestigung höhere Reisegeschwindigkeiten (bis zu 30km/h) ermöglichen.
München untersucht verschiedene Korridore, darunter auch eine Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck.
In einem ersten Schritt (2017) hat der zuständige Ausschuss des Fürstenfeldbrucker Kreistags die Teilnahme an der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg entlang des Korridors 13 aus Kostengründen abgelehnt. Da die Bürgermeister der betroffenen Kommunen (FFB, Emmering, Eichenau, und Puchheim) seinerzeit Ihr Interesse an dem Projekt dennoch kundgetan hatten, hat das Landratsamt die Koordinationsaufgabe übernommen und eine Projektgruppe (LRA, Kommunen, ADFC) ins Leben gerufen. Die Projektgruppe hat in mehreren Treffen eine mögliche Trasse erarbeitet.

Nachdem Fördermittel für den Bau von Radschnellwegen erst nach Durchführung einer Machbarkeitsstudie in Anspruch genommen werden können, hat sich der Landkreis letztendlich im Winter 2018/2019 entschlossen einen entsprechenden Auftrag zu erteilen. Im Herbst 2019 fanden die erste Projektgruppensitzung mit dem beauftragten Planungsbüro und ein Workshop statt.

Das Planungsbüro hat im weiteren Schritt in Abstimmung mit dem Landratsamt und den betroffenen Kommunen (4 Projektsitzungen) verschiedene Varianten untersucht.

In einem Variantenvergleich erfolgte eine Gegenüberstellung der Trassen nach ausgewählten Kriterien (Handlungs-/Realisierungsaufwand, Attraktivität der Strecke, Erschließungsfunkti-

on, Konflikte, sonstige Realisierungshemmnisse und -chancen), um im Anschluss eine Vorzugsvariante für den Korridor zu identifizieren.
Daraus entstand eine Vorzugsvariante (blau) mit einer alternativen Trasse im Bereich von Emmering (rot) sowie mehreren kleinräumigen Alternativen (wie z.B. in Eichenau).

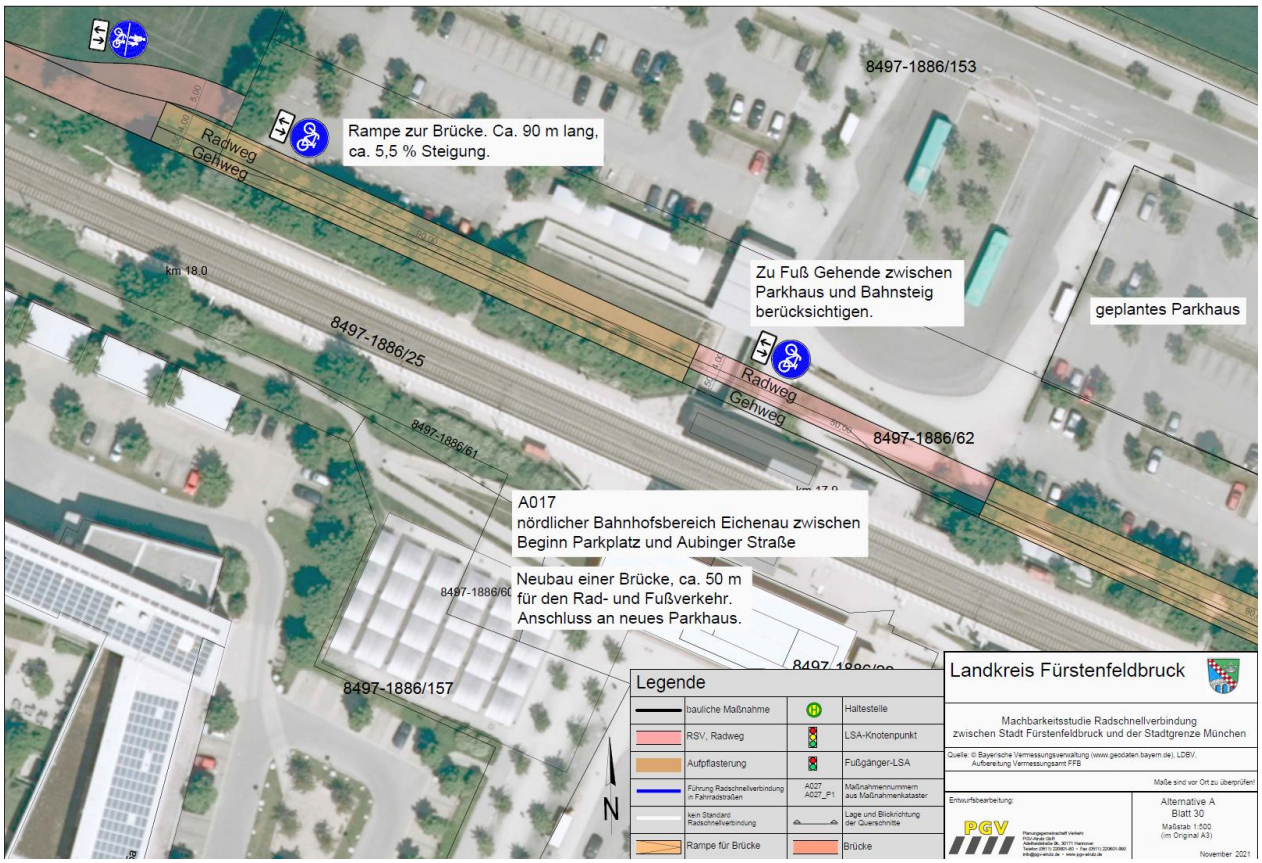
Auf Eichenauer Gemeindegebiet sind Vorzugsvariante und alternative Trasse identisch.

Für beide verbliebenen Trassen wurden Maßnahmen entwickelt und darauf aufbauend eine Kosten-Nutzen-Berechnung durchgeführt.
Ziel war es, Trassen aufzuzeigen, die möglichst durchgehend die Umsetzung des Regelstandards ermöglichen, sofern die Eingriffe in Natur und Landschaft oder in andere Belange, die mit diesen verbunden sind, vertretbar sind und die finanziellen Ausgaben in Relation zum Nutzen stehen. In einzelnen Situationen wurden Standardunterschreitungen akzeptiert, wenn es sich dabei um kurze Abschnitte handelte und eine Umsetzung des Regelstandards erhebliche bauliche und finanzielle Aufwände nach sich ziehen würde.

Trasse und Maßnahmenplan auf Eichenauer Flur

Für den Eichenauer Bereich führt die Studie aus:
Von Emmering kommend wird die Radschnellverbindung (RSV) als selbständige Wegeverbindung auf der Nordseite der Bahn geführt.

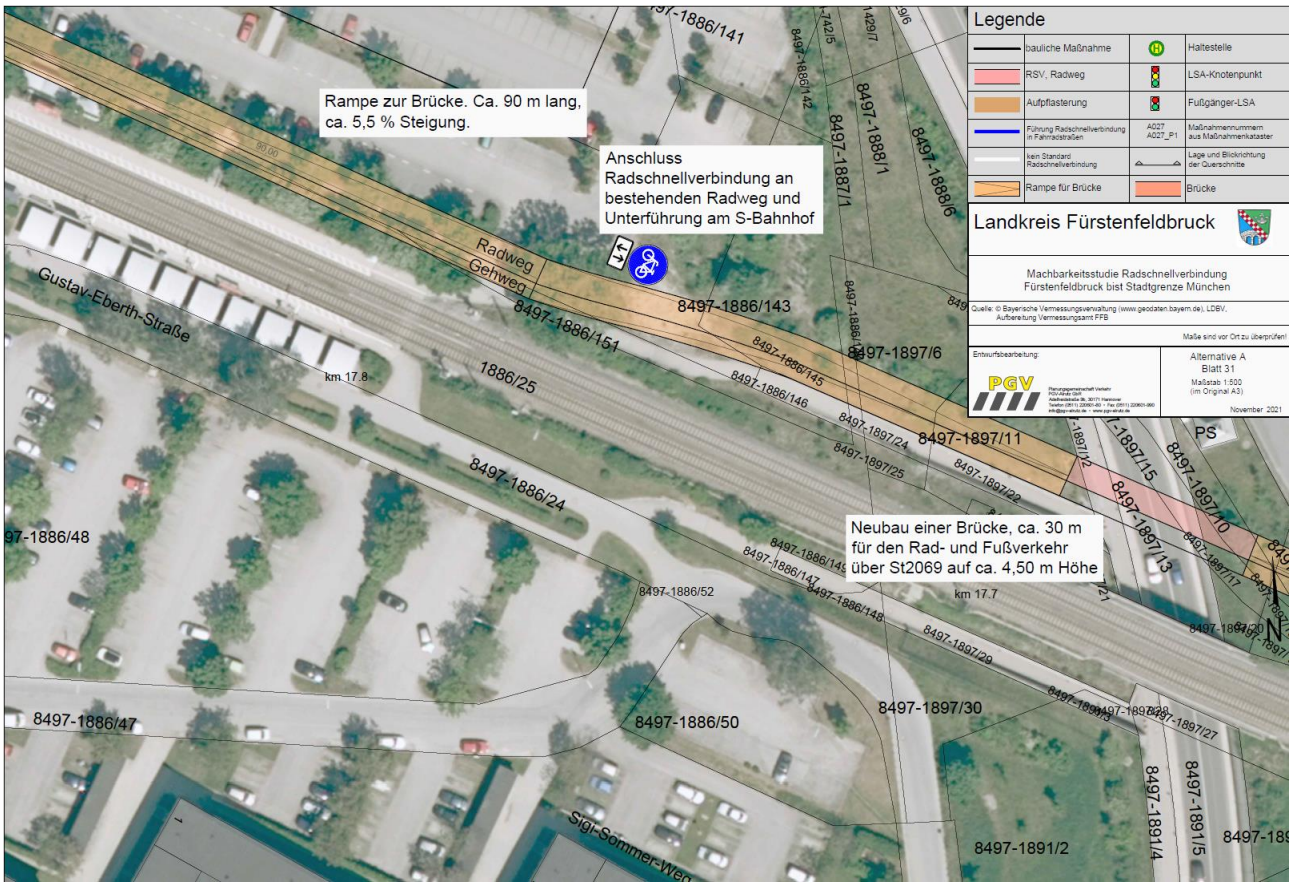
Im Bereich des Bahnhofs Eichenau soll die zukünftige RSV mittels eines neuen Brückenbauwerks geführt werden. Dabei sind die bestehenden Planungen hinsichtlich neuem Parkhaus, möglichen Erweiterungen des bestehenden P+R-Parkplatzes sowie die Machbarkeitsstudie zum 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke S4 zu berücksichtigen. Als Lösung wird der Neubau einer Brücke für den Radverkehr vorgeschlagen, die ggf. den Anschluss des neu entstehenden Parkhauses berücksichtigt und damit auch zukünftig querenden Fußverkehr zwischen Parkhaus und Bahnsteige.



Lösungsvorschlag 1 (Rampe nördlich der Bahn)

Nordseite Südseite

Über die St2069 ist ebenfalls ein neues Brückenbauwerk mit ca. 2 – 3 m Höhe erforderlich zur Anbindung an die Aubinger Straße, deren Verlegung voraussichtlich nach Norden erfolgt.

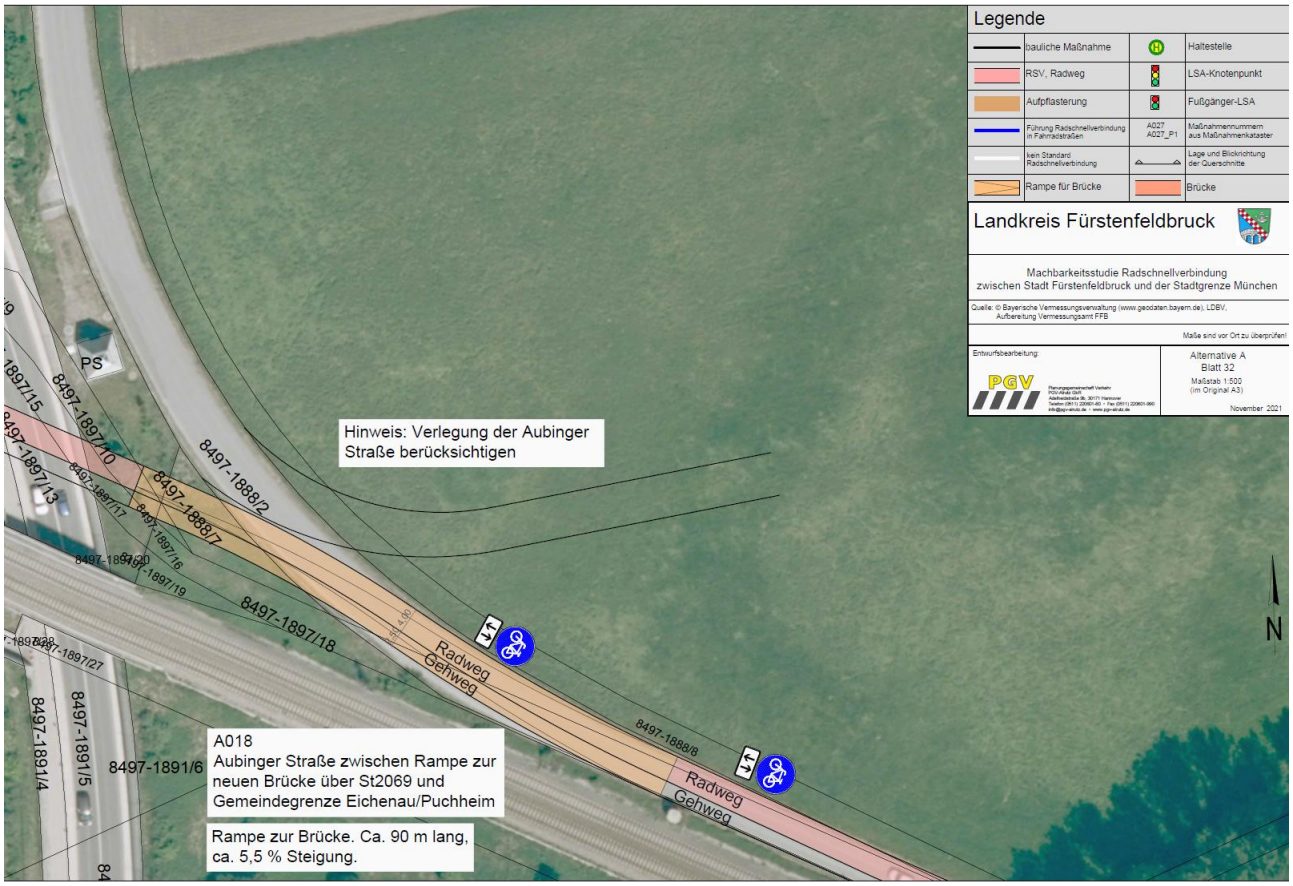


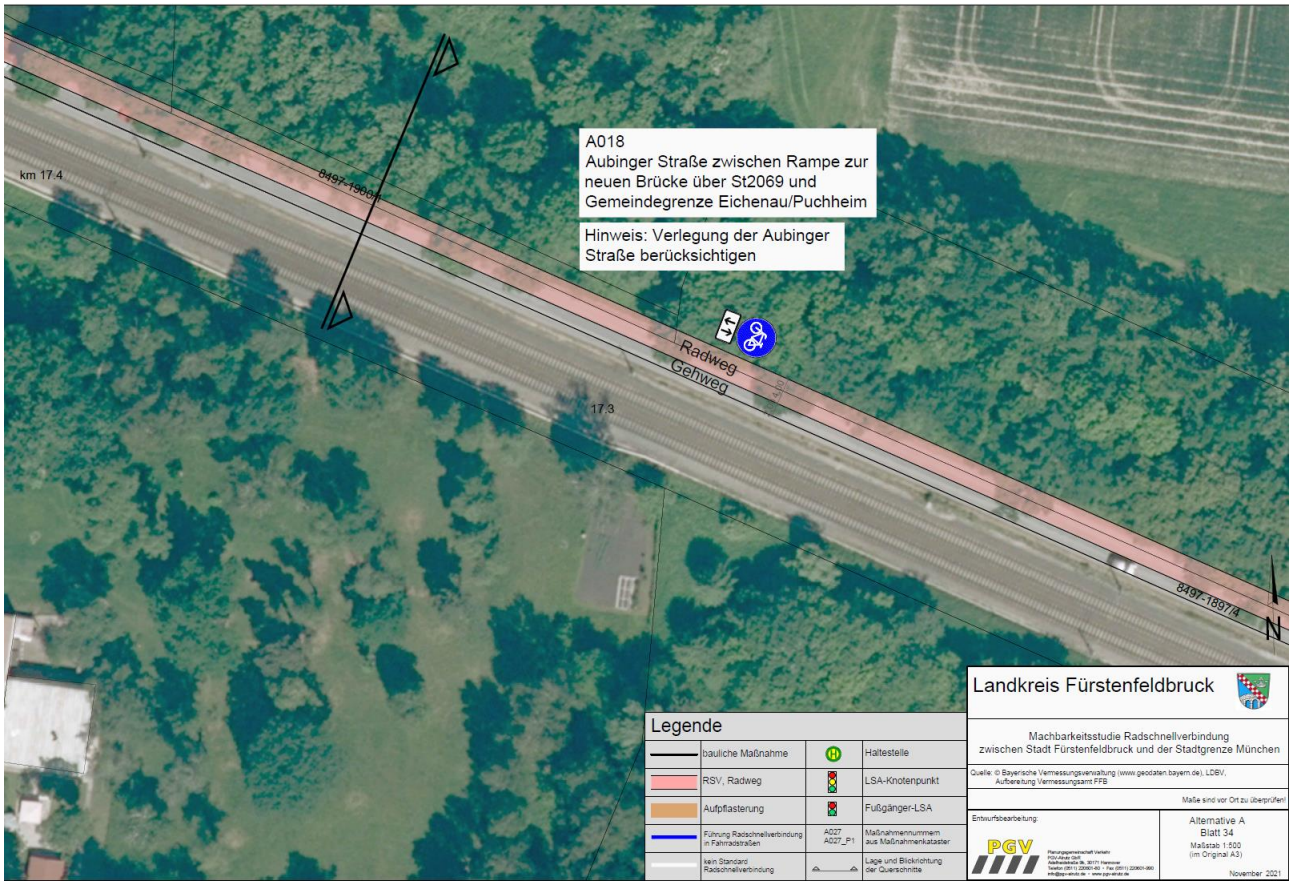
Eine Detailplanung ist darüber hinaus für den gesamten Bahnhofsbereich zukünftig erforderlich.

Die RSV führt anschließend parallel der Gleise in Richtung der Stadt Puchheim[1]. Im Zuge der voraussichtlich erforderlichen Verlegung der Aubinger Straße nach Norden zur Erschließung

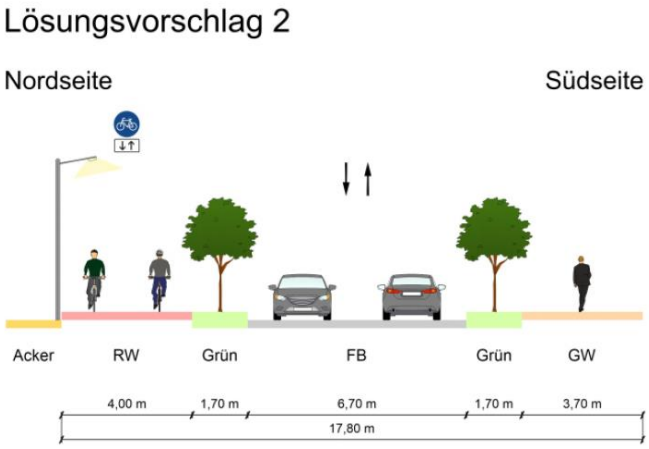
[1] Hier wurden die Eichenauer Gemeinderatsbeschlüsse vom 26.11.2019 berücksichtigt. Demnach wird für den Verlauf der Aubinger Straße einer Trassenführung durch das künftigeGewerbegebiet Nord(südwest – nordost) bei möglichst schneller Radiusbildung auf eichenauer Flur und möglichst flächenschonender Nutzung bevorzugt. Für die Radwegführung wird dagegen die Variante entlang der Bahn bevorzugt.

des geplanten Gewerbegebietes bzw. aufgrund des S4-Ausbaus ist ein Neubau eines Zweirichtungsradweges mit 4,00 m Breite, plus 2,00 m breitem Gehweg (außerorts) vorgesehen.





Als kleinräumige Variante wurde eine Verkehrsführung ohne Bauwerk im Bahnhofsbereich untersucht. Die RSV würde nördlich der Sudetenstraße geführt werden.



Gesamtbetrachtung:

Für die Vorzugstrasse müssen von der Gesamtlänge von ca. 8,8 km etwa 5,8 km neu gebaut werden. Neben dem Neubau sollten etwa 2,3 km Streckenlänge als Fahrradstraßen eingerichtet werden.
Der größte Anteil am Handlungsbedarf besteht für die Alternativtrasse ebenfalls beim Neubau. Von ca. 8,5 km sollen etwa 4,4 km neugebaut werden. Neben dem Neubau sollten etwa

1,4 km ausgebaut werden, was den baulichen Radweg entlang der Roggensteiner Straße betrifft. Für die Trasse sollen ca. 2,0 km als Fahrradstraße eingerichtet werden.
Der Bedarf an Neu- bzw. Umbau von Ingenieurbauwerken kommt bei beiden Varianten zum Tragen. Insbesondere sind zwei neue Brückenbauwerke beim Eichenauer Bahnhof sowie im Bahnhofsbereich Puchheim geplant.
Bei der Vorzugsvariante und bei der Alternativen Trasse können auf fast 100% der Strecke die Ausbaustandards eingehalten werden. Dies setzt den Neubau der beiden Ingenieurbauwerke im Bereich des Bahnhofs Eichenau sowie Puchheim voraus. Ohne diese beiden Bauwerke sinkt zwar die Standardeinhaltung, liegt jedoch immer noch auf einem sehr hohen Niveau, bei ca. 91 %.
In der Gesamtschau der Maßnahmen ist, wenig überraschend, zu erkennen, dass ohne Grunderwerb der RSV-Standard nicht umsetzbar ist. Eingriffe in den Baumbestand, Grünflächen und Ackerflächen sind ebenfalls Maßnahmen, die bei der Umsetzung der RSV getätigt werden müssen.

Kosten:

Es ist bekannt, dass Ingenieurbauwerke (Brücken, Unterführungen…) hohe Kosten verursachen. Bei der Kostenermittlung wurden daher zwei Fälle betrachtet. Im ersten Fall werden alle Bauwerke berücksichtigt. Im zweiten Fall wird auf 2 nicht zwingend erforderliche Bauwerke verzichtet. Es handelt sich hierbei um die Brücke im Bahnhofsbereich Eichenau (siehe Lösungsvorschläge 1 und 2 – Brückenlösung kostet 4,3 Mio.) und um ein ähnliches Bauwerk im Bahnhofsbereich Puchheim (Brückenlösung kostet 8,1 Mio.).

Weitere Bauwerke wie z.B. in Eichenau über den Starzelbach oder über die St2069 werden in beiden Kostenberechnungen berücksichtigt.
Das Bauwerk über die St2069 ist aus Sicht des Planungsbüros und der Arbeitsgruppe wegen des dortigen hohen Fahrzeugverkehrsaufkommens unverzichtbar.

Bei der Kostenermittlung handelt es sich um reine Baukosten. Grunderwerbskosten oder Kosten für notwendige Ausgleichsmaßnahmen wurden nicht berücksichtigt.

Gesamtkosten je Variante:

	Vorzugs-variante mit allen Bauwerken	Vorzugs-variante ohne „Bahnhofs-Bauwerken“	Alternative Trasse mit allen Bauwerken	Alternative Trasse ohne „Bahnhofs-Bauwerken“
Gesamtkosten (ca., brutto)	24,4 Mio. €	12,0 Mio. €	24,4 Mio. €	11,9 Mio. €
Länge	8,9 km	8,9 km	8,5 km	8,5 km
Kosten pro km	2,8 Mio. €/km	1,4 Mio. €/km	2,9 Mio. €/km	1,4 Mio. €/km

Darstellung: PGV-Alrutz / INOVAPLAN GmbH

Kostenverteilung auf die Gemeinden für die Vorzugstrasse:

Derzeit gibt es keine besondere Regelungen bezüglich der Baulast für Radschnellwege. D.h, dass aktuell jede Kommune für den Radschnellwegabschnitt auf dem eigenen Gebiet Baulastträger wäre.

Vorzugsvariante	Gesamt (ca. 8,8 km)	Stadt FFB (ca. 0,9 km)	Gemeinde Emmering (ca. 4,0 km)	Gemeinde Eichenau (ca. 1,7 km)	Stadt Puchheim (ca. 2,2 km)
Mit Ingenieurbauwerken am Bahnhof Eichenau und Puchheim					
Gesamtkosten	24,4 Mio. €	0,7 Mio. €	2,6 Mio. €	11,9 Mio. €	9,2 Mio. €
Für Ingenieurbauwerke (ca., brutto)	18,3 Mio. €	-----	-----	10,2 Mio. €	8,1 Mio. €
Kosten pro km (ca. brutto)	2,8 Mio. €				
Ohne Ingenieurbauwerken am Bahnhof Eichenau und Puchheim					
Gesamtkosten	12,0 Mio. €	0,7 Mio. €	2,6 Mio. €	7,6 Mio. €	1,1 Mio. €
Kosten pro km (ca. brutto)	1,4 Mio. €				

Darstellung: PGV-Alrutz / INOVAPLAN GmbH

Im untersuchten Fall müsste Eichenau 49 bzw. 63 % der Kosten (mit und ohne Bauwerke) für „nur" knapp 20% der Strecke bzw. 15% der betroffenen Bevölkerung tragen.

Zusammenfassung Nutzen-Kosten-Analyse:

Variante	Jährliche Kosten	Jährlicher Nutzen	Nutzen-Kosten-Verhältnis
Vorzugsvariante mit allen Bauwerken	1.029 T€	703 T€	0,68
Vorzugsvariante Ohne „Bahnhofs-BW"	553 T€	1.006 T€	1,82
Alternative Variante mit allen Bauwerken	1.028 T€	891 T€	0,87
Alternative Variante Ohne „Bahnhofs-BW"	546 T€	1.196 T€	2,19

Darstellung: PGV-Alrutz / INOVAPLAN GmbH

Bei den Varianten mit den Ingenieurbauwerken am Bahnhof Eichenau und Puchheim liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowohl der Vorzugsvariante als auch der alternativen Trasse

unter der Grenze von 1,0, so dass kein volkswirtschaftlicher Nutzen gegeben ist. Bei den Varianten ohne Ingenieurbauwerke am Bahnhof Eichenau und Puchheim hingegen liegen beide Trassen deutlich über der Grenze von 1,0, wobei die alternative Trasse ein günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis als die Vorzugsvariante aufweist.

Abhängigkeit von anderen Maßnahmen:

Insbesondere auf Emmeringer und Eichenauer Flur ist die Realisierung der Radschnellverbindung stark von den Planungen der Bahn zum 4-gleisigen Ausbau abhängig.
Besonders in Eichenau gehören viele der benötigten Flächen der Bahn, die diese bereits für den Bahnausbau gesperrt hat.
Die Bahn hat angedeutet, dass die für den Bahnausbau benötigte Baustrasse teilweise im Anschluss für den Radschnellweg genutzt werden könnte.

In Eichenau kommt zusätlich das geplante Gewerbegebiet Nord zum Tragen. Hierfür wird, voraussichtlich vor Herstellung der Radschnellverbindung, eine Fuß- und Radverbindung vom Bahnhof aus über die St2069 zum Gewerbegebiet benötigt. Die Gemeinde müsste dann zu gegebener Zeit prüfen und entscheiden inwiefern diese Überführung bereits die Standards einer Radschnellverbindung erfüllen sollte.

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich als Ergebnis der Machbarkeitsstudie sagen, dass beide untersuchten Radschnellverbindungen im erforderlichen Standard umsetzbar sind und eine hohe Nutzung für den Radverkehr generieren können. Beide Varianten besitzen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nur, wenn auf den Neubau der Ingenieurbauwerke am Bahnhof Eichenau und Puchheim verzichtet wird.
Aus diesem Grund und aufgrund der Grunderwerbsproblematik im Bereich der Gemeinde Emmering, insbesondere bei der Führung der alternativen Trasse, wird vom Planungsbüro empfohlen, die Vorzugstrasse ohne Bauwerke an den Bahnhöfen Eichenau und Puchheim als Radschnellverbindungen umzusetzen.

Aus Sicht der Verwaltung ist es unabdingbar, um Projekte wie die Radschnellverbindung FFB-München voranzubringen, dass die Baulast beim Land (zur Not beim Kreis) angesiedelt wird und dass ein Planfeststellungsverfahren ermöglicht wird. Die unterschiedlichen Interessen der Kommunen würden dem Gesamtprojekt sonstentgegenstehen.
Sollte die RSV in der Baulast der Kommunen bleiben, wäre zumindest ein fairer Last/Nutzen-Verteilungsschlüssel anzustreben.

Weiteres Vorgehen:

Das Planungsbüro wird als Projektergänzung eine Potenzialanalyse sowie eine gesamthafte Nutzen-Kosten-Analyse für die Strecke Altstadtring München – Fürstenfedbruck durchführen. Das Landratsamt hat sich bereit erklärt zunächst weiterhin koordinierend tätig zu sein. Der nächste Schritt ist die Klärung der Finanzierung.

Vorschlag zum Beschluss:
Kenntnisnahme

.....	.....
Peter Münster, Erster Bürgermeister	Sachbearbeiter