

Beschlussvorlage

Bauverwaltung / Dagmar Leiter

Erstellungsdatum: 25.03.2022

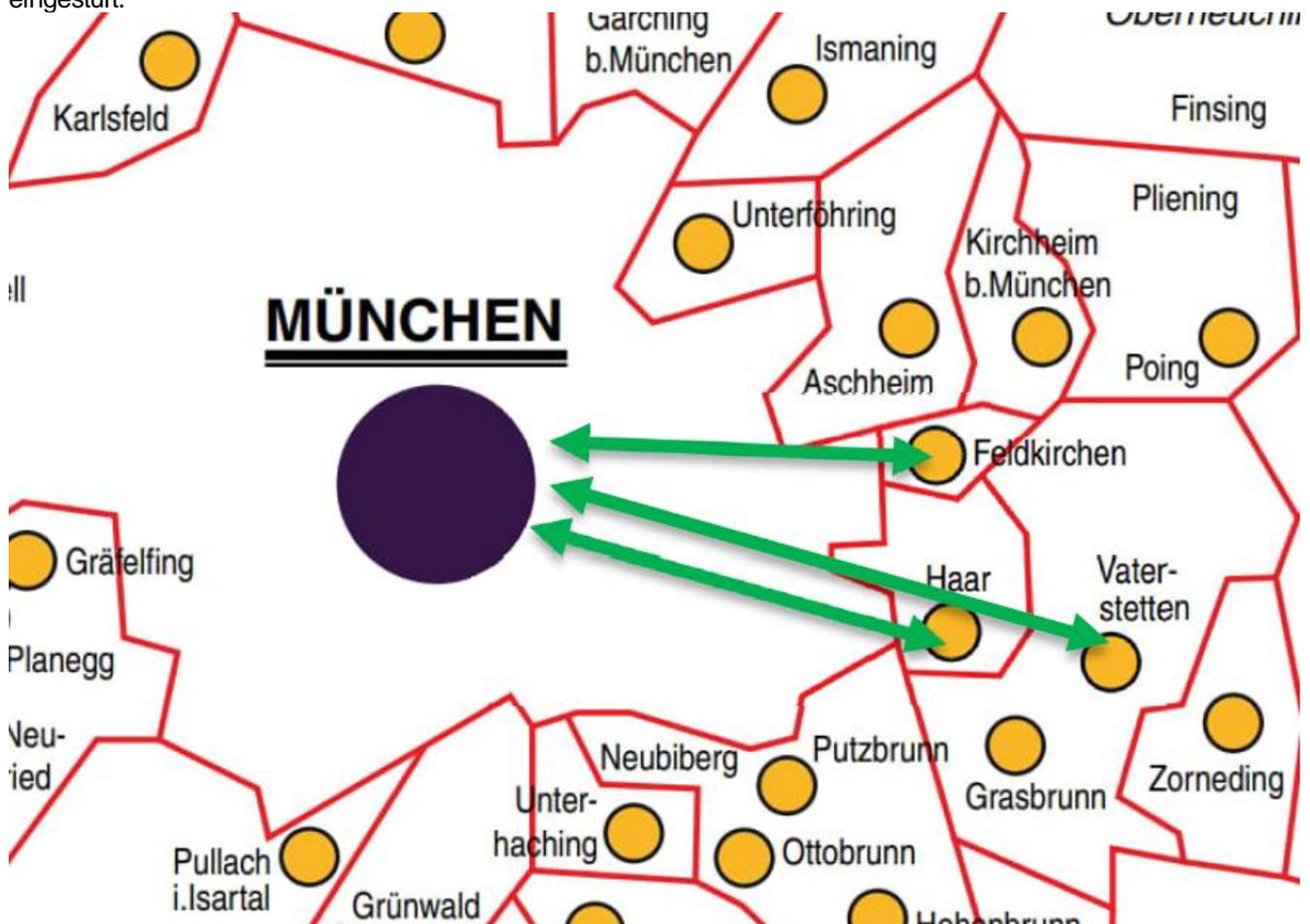
Südmufahrung Feldkirchen vom Kreisel Oberndorfer Straße (B471) bis zur Münchner Straße (M18); Entscheidung der Trassenvariante

I. Vortrag

In der öffentlichen Bau- und Umweltausschusssitzung am 11.11.2021 stellte Herr Ammerl vom Büro Obermeyer Infrastruktur die Verkehrsuntersuchung (Durchführung aktueller Verkehrserhebung) zur Südmufahrung Feldkirchen vor. Zeitgleich wurde die Verwaltung in dieser Sitzung beauftragt die nächsten Schritte einzuleiten um zeitnah in die Planung der Südmufahrung einzusteigen.

Im Zuge einer Variantenuntersuchung für die neue Linienführung der Südmufahrung Feldkirchen wurde zu Beginn der Planungen eine Straßenkategorie gemäß RIN und eine entsprechende Entwurfsklasse nach RAL mit dem Staatlichen Bauamt Freising – Servicestelle München abgestimmt und festgelegt.

Gemäß dem aktuellem Verkehrsgutachten kann die Südmufahrung regionale Straßenabschnitte in Feldkirchen sowie Abschnitte der A94 und A99 entlasten und bündelt insbesondere die Verkehrsbeziehungen von Haar und Vaterstetten kommend Richtung München Messegelände und A94. Alle drei Gemeinden sind gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Bayern als Grundzentrum eingestuft.



Nach der RIN Tabelle 4 und 5 sind Verbindungen von Grundzentren mit Metropolen regional in der Verbindungsfunktionsstufe III einzuordnen.

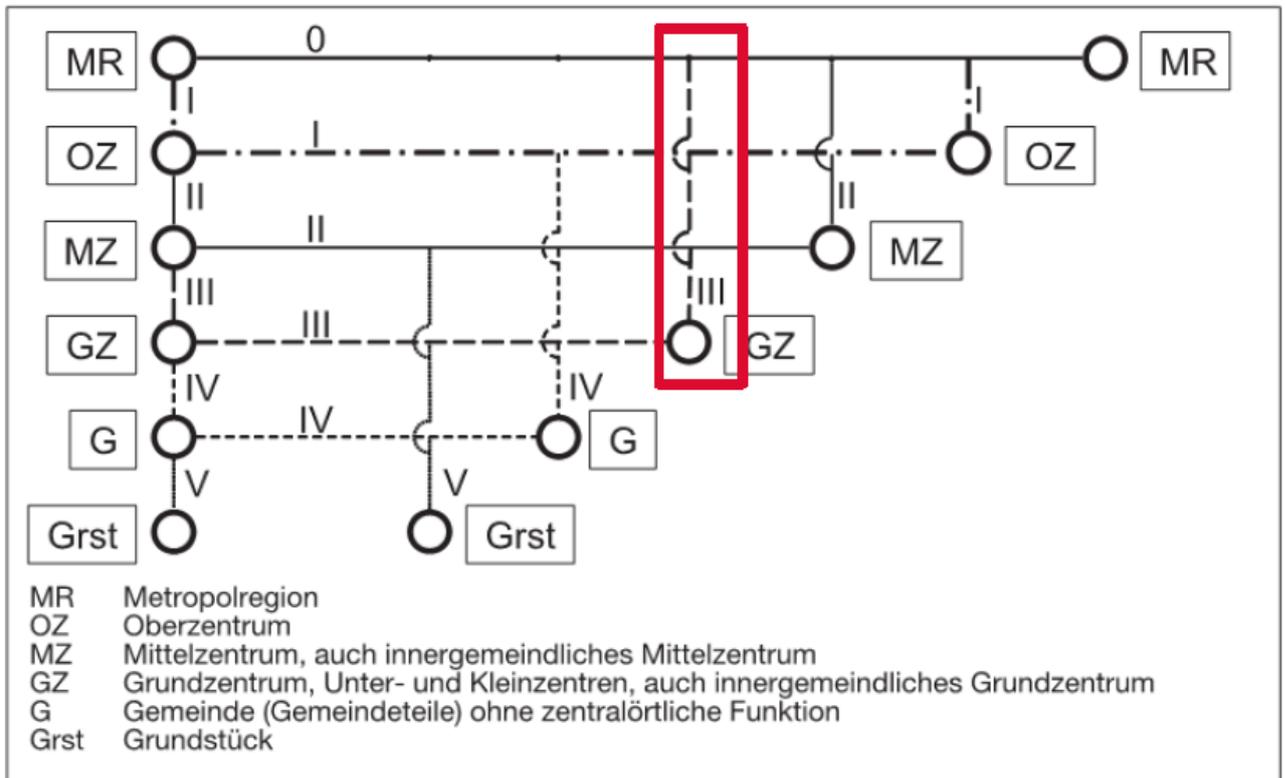


Bild 5: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen und Anbindungen

Nach Rücksprache mit dem Landratsamt München könnte die Südumfahrung als anbaufreie Kreisstraße gewidmet werden und die M18 und M1 innerorts zu Ortsstraßen umfunktioniert werden. Es wurde deshalb in der Trassenfindung die Verkehrswegekategorie III angesetzt.

Danach ist nach RAL die Entwurfsklasse 3 anzusetzen, die je nach Verkehrsnachfrage zu prüfen und zu bewerten ist. Im Verkehrsgutachten wird im Planfall im Jahr 2035 von einer Verkehrsbelastung von ca. 12.500 Kfz/24h sowie einer Schwerverkehrsbelastung von ca. 260 SV/24 h auf dem Teilstück der Südumfahrung ausgegangen. Nach RAL liegt der Wert damit knapp unter dem Schwellenwert zur Prüfung einer höherrangigen Entwurfsklasse (EKL).

Tabelle 8: Anhaltswerte für Abweichungen von der in Tabelle 7 ausgewiesenen Entwurfsklasse

	Verkehrsnachfrage auf dem Streckenzug DTV_{Querschnitt} [Kfz/24 h]	
Straßen- kategorie	Prüfung einer niederrangigen EKL	Prüfung einer höherrangigen EKL
LS I	< 12.000	
LS II	< 8.000	> 15.000
LS III		> 13.000
LS IV		> 3.000*)

*) höherrangige EKL in der Regel erforderlich
(gilt auch für SV > 150 Fz/24 h)

Auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Projektlänge, der Integration eines begleitenden Radweges und den anschließenden Verkehrswegen wäre die Wahl einer höherrangigen EKL und damit die Wahl eines größeren Straßenquerschnitts sowie die Ausbildung möglichst teilplangleicher Knotenpunkte wirtschaftlich und ökologisch nicht vertretbar.

Sowohl die B471 im östlichen Anschlussbereich als auch die weiterführende Kreisstraße M1 weisen lediglich zweistreifige Straßenquerschnitte auf. Insgesamt wird sich die Linienführung der Südfahrt außerdem auf nur ca. 1,5 km erstrecken und durch gegebene Zwangspunkte, wie den Anschluss an die Münchner Straße unter Berücksichtigung der zukünftigen Brücke zur Multifunktionsfläche (VEP Nr. 13) der Messe München, nicht gestreckt, sondern geschwungen darstellen. Im diesem Zuge ist noch zu prüfen, ob eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h in diesem Bereich zu erreichen wäre.

Aus den vorgenannten Gründen schlägt das Büro Obermeyer Infrastruktur die weiteren Planungsschritte mit einer EKL III mit einem Regelquerschnitt 11 gemäß RAL vor.

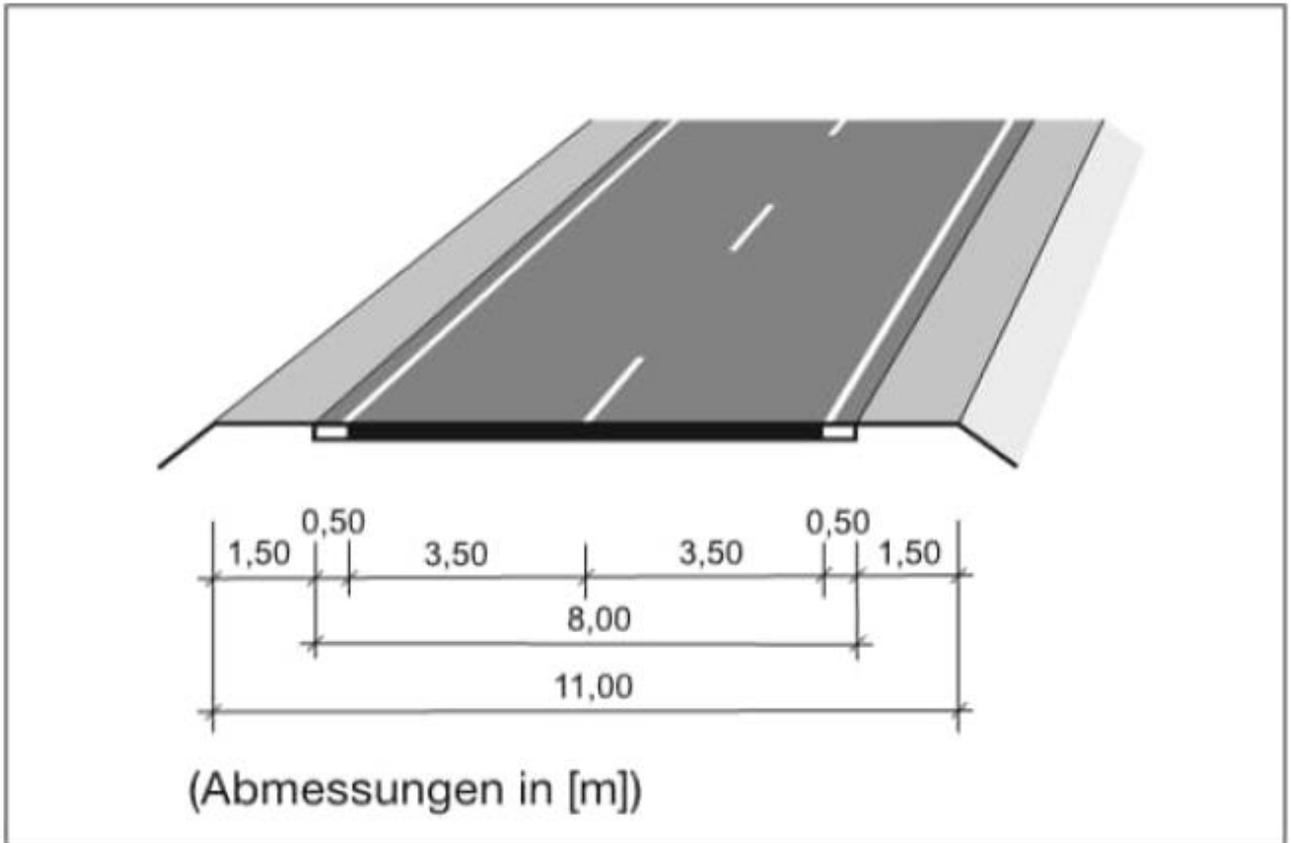


Bild 7: Regelquerschnitt RQ 11

Der Radweg soll gemäß nachfolgendem Bild der RAL südlich der Südumfahrung geführt werden und soll an die jeweils bestehenden Radwege der Münchner Straße und der B471 anschließen.

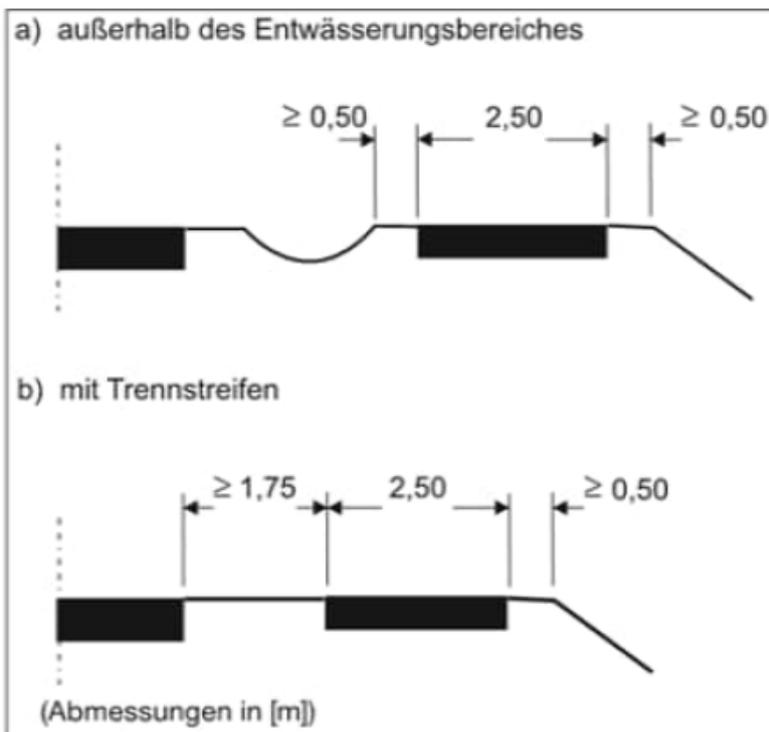
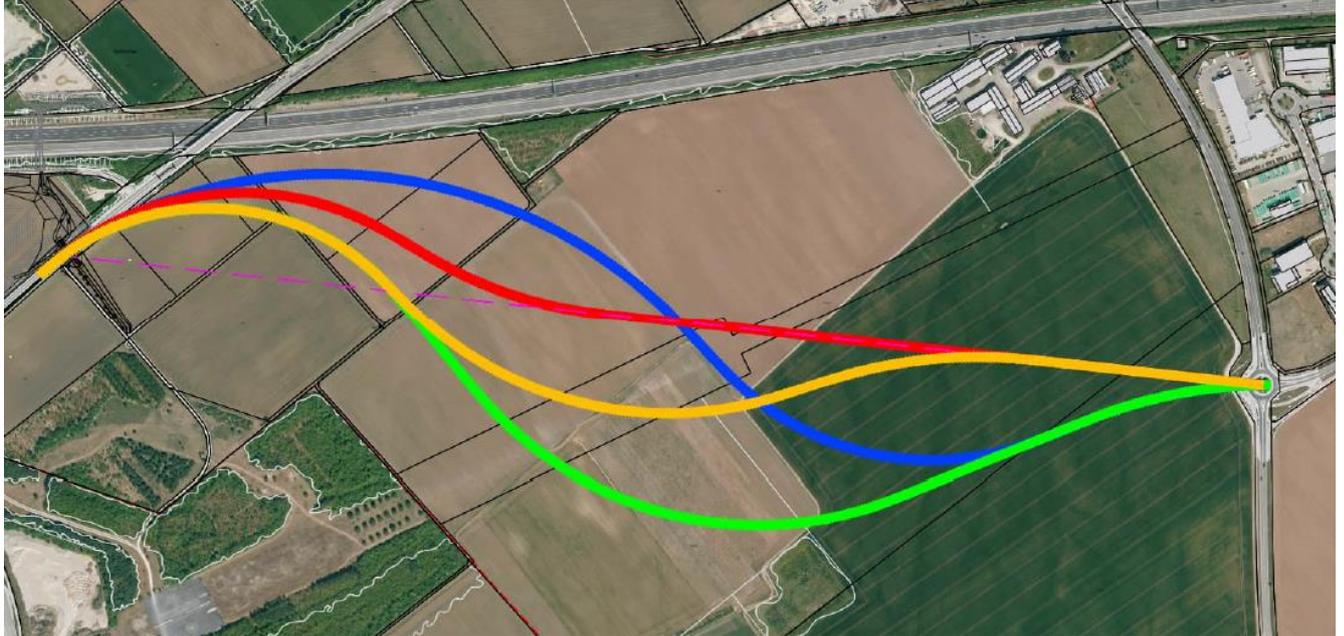


Bild 3: Lage und Maße eines gemeinsamen Geh- und Radwegs

Mit der Weiterführung der Ortsumfahrung würde demnach eine zwingende notwendige Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt Feldkirchen nachhaltig erreicht werden.

Die Verwaltung hat deshalb zusammen mit dem Büro Obermeyer Infrastruktur mögliche Trassenführungen erarbeitet und diese mit dem Landratsamt München vorab besprochen.

Folgende Trassenlinien wurden in Augenschein genommen:



Trasse (Variante 1 rot)

Vorteile:

- Kürzeste (ca. 1560 m) und vermutlich kostengünstigste Variante
- Wenig Einfluss auf Dimensionierung Brücke (VEP Nr. 13) Multifunktionsfläche

Nachteile:

- Anschluss an Brücke A94 schwierig
- Starke Zerschneidung, da nicht an Grundstücksgrenzen angepasst
- Weniger Platz für Baugebiete im Norden
- Lange Gerade erzeugt schlechtes Landschaftsbild, geschwungener Linienvorlauf besser

Trasse (Variante 2 blau)

Vorteile:

- Mittellange (ca. 1650 m) Variante
- Linienführung an Grundstücksgrenzen angepasst → geringere Zerschneidung, auch Anpassung an Autobahn
- Mehr Platz für Baugebiet im Norden durch Ausbuchtung Richtung Süden

Nachteile:

- Anschluss an Brücke A94 wird schwieriger (muss detailliert geprüft werden)
- Nicht nutzbare Flächen zwischen Autobahn und Südumfahrung im westlichen Teil
- Vermutlich Kostenintensiver da länger als Variante 1 rot

Trasse (Variante 3 grün)

Vorteile:

- Große Flächen für Baugebiete im Norden, geringere Zerschneidung der Grundstücke im Westen
- Anschluss an Brücke A94 wird einfacher
- Besseres Landschaftsbild durch geschwungenen Linienvorlauf

Nachteile:

- Einfluss auf Dimension Brücke (VEP Nr. 13) Multifunktionsfläche, Spannweite muss größer werden
- Längste (ca. 1700 m) und vermutlich kostenintensivste Variante

- Grenzt sehr nah an südlichen Gehölzbereich an

Trasse (Variante 4 gelb)

Vorteile:

- Optimierte Variante 3 grün: ca. 1600 m Länge und abgerückt vom südlichen Gehölz
- Große Flächen für Baugebiete im Norden, Geringere Zerschneidung der Grundstücke im Westen
- Anschluss an Brücke A94 wird einfacher
- Besseres Landschaftsbild durch geschwungenen Linienverlauf

Nachteile:

- Einfluss auf Dimension Brücke (VEP Nr. 13) Multifunktionsfläche, Spannweite muss größer werden
- Vermutlich kostenintensiver als Variante 1 rot, da länger

FAZIT:

Demnach stellt sich die Trasse Variante 4 gelb als die beste Variante dar. Damit die Trasse der Südumfahrung im Rahmen einer Vorplanung eingehend untersucht werden kann, ist die Festlegung auf eine Variante der Trassenführung zwingend erforderlich.

II. Beschlussempfehlung

Als künftige Trasse der Südumfahrung Feldkirchen, wird aufgrund der aufgezeigten Vor- und Nachteile der unterschiedlichsten Varianten die Trassenlinie Variante 4 (gelb) festgelegt.

Die Verwaltung wird beauftragt zusammen mit dem Büro Obermeyer Infrastruktur den Trassenverlauf näher zu untersuchen, die Machbarkeit festzustellen und eine Vorplanung mit einem Grunderwerbsplan zu erarbeiten.

Darüber hinaus sind die Zuschussmöglichkeiten z. B. durch den Freistaat Bayern zu prüfen.