1 Konzeption der Vorzugstrassen

1.1 Trassenführung und Maßnahmen im Landkreis Ebersberg

Die potenzielle Radschnellverbindung startet am Bahnhof in Markt Schwaben und wird auf der Bahnhofstraße als Fahrradstraße Richtung Süden geführt. An der Geltinger Straße quert der Radverkehr über eine neu einzurichtende aufgeweitete Querungshilfe (Zeitverlust für Stadtauswärtsfahrende) und wird hier in Richtung Westen in den Seitenraum geführt. Da die Geltinger Straße bis westlich der Straße „Am Weiher“ nicht ausgebaut werden, kann lediglich der ERA Standard eingehalten werden. Durch einen Ausbau und die Herstellung eines getrennten Geh-/Radwegs ab dieser Stelle, südöstlich am Kreisverkehr Geltinger Straße/Poinger Straße vorbei und dann in die Poinger Straße einbiegend kann ein weiterer Zeitverlust vermieden und der Radschnellverbindungsstandard eingehalten werden. Am Knotenpunkt Poinger Straße / Im Wiegenfeld wird die potenzielle Radschnellverbindung wieder bis zum Ortsausgang auf die Fahrbahn (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) geführt. Als Fahrradstraße bevorrechtigt geführt, geht es weiter über die Poinger Straße, Schwabener Straße und Am Hanselbrunn in Poing bis zum signalisierten Knoten an der Gruber Straße. Hier wechselt die Führung in den nördlichen Seitenraum (getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr) entlang der Gruber Straße. Eine Einrichtungsführung entlang der Gruber Straße würde einen höheren Platzbedarf bedeuten und somit höheren Baumentfall zur Folge haben. Im Rahmen der Ausarbeitung der Detailpläne wurde die Führung aufgrund der verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte (Zweirichtungsführungen an Einmündungen besonders an den Zufahrten zu den Schulen potenzielle Gefahrenpunkte) für die Bestvariante in eine beidseitige Einrichtungsführung umgewandelt. In Abwägung mit den naturräumlichen Belangen und der Flächenverfügbarkeit kann damit kein Radschnellverbindungsstandard hergestellt werden.

An der Kirchheimer Allee biegt die Variante 1 nach der Querung der Straße rechts in Richtung Westen ein und verläuft dann ebenfalls im Zweirichtungsverkehr auf der Südseite weiter (geringeres Konfliktpotenzial mit zu Fuß Gehenden und keine Einmündungen), um dann an der Bergfeldstraße nach links Richtung Süden einzubiegen. Für die Weiterführung über den Kirchheimer Weg bis nach Grub (Ausbau des landwirtschaftlichen Weges und Asphaltierung) sollte zur sicheren Querung der Bergfeldstraße eine Querungshilfe hergestellt werden. Ab dem Ortseingang Grub geht die Führung wieder in eine Fahrradstraße über (Phasensteinpflaster ist durch eine Asphaltdecke zu ersetzen) und biegt für einen kurzen Abschnitt nach Norden in den Seitenraum der Professor-Zorn-Straße ein (Ausbau zum Getrennten Geh-/Radweg auf der Ostseite). Auf Höhe der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft wird mit Hilfe einer noch einzurichtenden Querungshilfe über die Professor-Zorn-Straße geführt, um dann ggf. über das Gelände der Landesanstalt als Fahrradstraße zu führen. Kommen Absprachen mit der Landesanstalt nicht zu einer einvernehmlichen Lösung, so kann eine Umfahrung des Geländes geprüft werden. Die Weiterführung Richtung Westen nach Heimstetten erfolgt dann über den noch auszubauenden Eschenweg (landwirtschaftlichen Weg).

Die Variante 2 führt weiter entlang der Gruber Straße in Richtung Westen. Ab dem Knoten Gruber Straße / Alte Gruber Straße ist die Querschnittsbreite für einen getrennten Geh- und Radweg nicht ausreichend, so dass der folgende Abschnitt mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr einem Radvorrangroutenstandard entspricht. Der Weg wird weiter auf der Nordseite der Fahrbahn

geführt und schließt am Kreisverkehr Gruber Straße / Münchner Straße an den bestehenden Geh- und Radweg an. Die Querung erfolgt in beide Richtungen an der Nordzufahrt des Kreisverkehrs (Bergfeldstraße) und sollte daher entsprechend ausgebaut werden. Ab dem Kreisverkehr endet die bebaute Ortschaft und die Radschnellverbindung nutzt einen getrennten, im Radschnellverbindungsstandard ausgebauten Geh- und Radweg. Der Weg verläuft parallel auf der Nordseite der Senator-Gerauer-Straße bis nach Heimstetten. Etwa 200 m vor dem Knoten Senator-Gerauer-Straße / Professor-Zorn-Straße gibt es eine Engstelle, da die angrenzende Bebauung einen weiteren Ausbau nicht ermöglicht. Hier wird der Weg auf einem kurzen Stück zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,00 m. In der Konsequenz wird die Fahrbahn aufgrund des Ausbaus schmaler.

Bestvariante im Korridor München – Kirchheim – Markt Schwaben

In den folgenden Tabellen sind die Kenndaten sowie die Kosten der Bestvariante gebietsbezogen und für die Gesamtstrecke aufgeführt:

Tabelle 1: Steckbrief Qualität Bestvariante im Landkreis Ebersberg

Qualität im Längsverkehr			
Länge der Gesamtstrecke:	8,2	km	
… davon Radschnellverbindung:	6,6	km	81%
… davon Radvorrangroute:	1,3	km	15%
… davon im Basis-Standard (ERA):	0,0	km	0%
… davon < Basis-Standard (ERA):	0,3	km	3%
Qualität im Querverkehr			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	28	Knotenpunkte	
Zeitverlust durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	0	Knotenpunkte	
Zeitverlust durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	5	Knotenpunkte	
Zeitverlust in Folge von Knotenpunkten (innerorts):	29	Sek./km	
Zeitverlust in Folge von Knotenpunkten (außerorts):	7	Sek./km	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	
Ausbau an Strecken:	3,4	km	
Einrichtung von Fahrradstraßen:	4,0	km	
Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen (ohne bauliche Anpassung):	0,0	km	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken:	0,8	km	
Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	1	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	29	Stück	

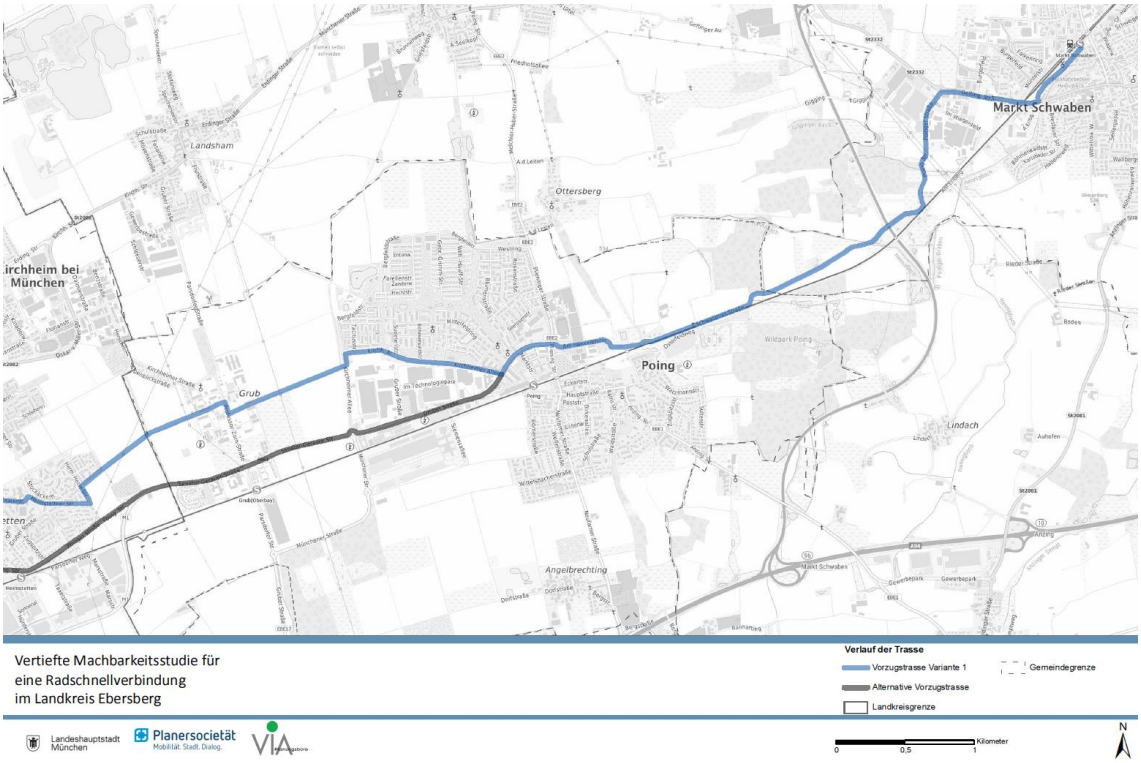
Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Tabelle 2: Kostenschätzung der Bestvariante im Landkreis Ebersberg

Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	7,5 Mio. €
Kosten für Maßnahmen an plangleichen Knotenpunkten:	2,0 Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken:	1,2 Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,1 Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,1 Mio. €
Planungskosten (20%):	2,2 Mio. €
MwSt (19%):	2,5 Mio. €
Risikopauschale (10%):	1,6 Mio. €
Kosten (brutto):	**17,1 Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	2,1 Mio. €

Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Abbildung 1: Verlauf Variante 1 im Landkreis Ebersberg



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG auf Kartengrundlage des © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf