

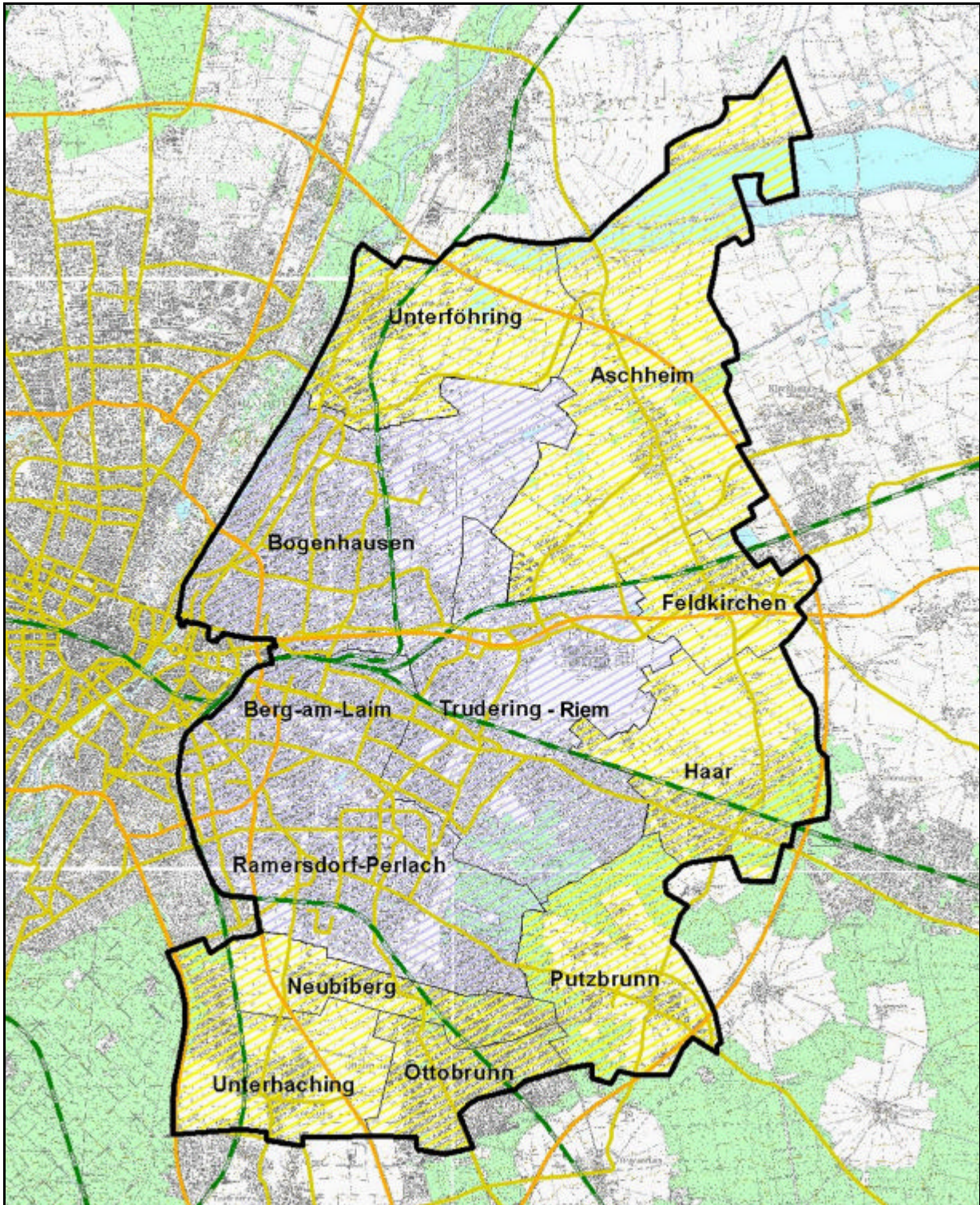


Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Verkehrskonzept für den Münchner Osten



Freistaat Bayern
vertreten durch die
Regierung von Oberbayern



Verkehrskonzept für den Münchner Osten

Auftraggeber: Landeshauptstadt Freistaat Bayern
 München vertreten durch die
 Referat für Stadtplanung Regierung von Oberbayern
 und Bauordnung

Auftragnehmer: SSP Consult Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 Beratende Ingenieure GmbH Beratender Ingenieur für
 Verkehrsplanung

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Wolfgang Bitzer Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
 Dipl.-Ing. Gisela Nitschke
 Dipl.-Ing. Manfred Schmidt
 Dr.-Ing. Fabian Schütte
 Dr.-Ing. Wilhelm Wolters

München, Juli 2002

Inhalt des Berichtes

	Seite
1. Aufgabenstellung	3
2. Grundlagen	4
2.1 Untersuchungsgebiet	4
2.2 Verkehrsmodell	4
2.3 Bewertung	4
3. Ausgangssituation	5
4. Bezugsfall	7
4.1 Bezugsnetz MIV	7
4.2 Verkehrsprognose Bezugsfall Kfz-Verkehr	9
4.3 Spange Johanneskirchen	9
4.4 Bezugsnetz ÖV	14
5. Prognose-Planfall ÖV	15
5.1 Planfall-Maßnahmen	15
5.2 Reduzierung der MIV-Belastungen infolge des erweiterten ÖV-Angebotes	15
6. Einzelmaßnahme Radverkehr	15
7. Prognose-Planfälle MIV	18
7.1 Untersuchte Maßnahmenbereiche	18
7.2 Maßnahmenbereich I: Südanbindung Perlach (SAP)	18
7.3 Maßnahmenbereich II: Ständlerstraße	20
7.4 Maßnahmenbereich III: Verlagerung des Mittleren Rings	21
7.5 Maßnahmenbereich IV: Süd-/ Westanbindung Messestadt Riem	22
7.6 Maßnahmenbereich V: Südostanbindung Messestadt Riem	23
7.7 Maßnahmenbereich VI: Nordumfahrung Waldperlach	25
7.8 Maßnahmenbereich VII: Neue AS A 94 „Hultschiner Straße“	26
8. Zusammenfassung	26
9. Anlagen	29

1. Aufgabenstellung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat das Planungsreferat mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten beauftragt. Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.07.2000 wurde der Vergabe eines entsprechenden Gutachtens zugestimmt.

Die Beauftragung der Arbeitsgemeinschaft Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak und SSP Consult GmbH erfolgte unter Beteiligung des Freistaates Bayern, vertreten durch die Regierung von Oberbayern.

Das Gutachten stützt sich insbesondere auf den neuen integrierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München, dessen Vorentwurf „Mobilität in München“ Ende Oktober 1999 vom Planungsreferat vorgelegt wurde. Neben den darin enthaltenen mittel- bis langfristigen Konzepten für die künftige Verkehrsentwicklung aller Verkehrszweige bilden die Konzepte und Planungsmaßnahmen im Umland der Landeshauptstadt sowie in der Region München eine wesentliche Grundlage der vorliegenden Untersuchung.

So werden die für das Untersuchungsgebiet relevanten Maßnahmen des VEP, die in der Diskussion des Entwurfs zusätzlich erarbeiteten Vorschläge sowie weitere in der Zwischenzeit entwickelte Vorstellungen, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Realisierung von Großprojekten, in das Gutachten einbezogen.

Ziel dieser Untersuchung ist es,

- die im Untersuchungsgebiet relevanten Maßnahmen im Straßenverkehr und im öffentlichen Verkehr gesamtheitlich unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer zu beschreiben und darzustellen sowie Maßnahmenvarianten und mögliche Alternativen aufzuzeigen,
- die Straßennetzbelastungen im Prognosejahr 2015 zu ermitteln und die Belastungssituation im Bezugsnetz den in den Planfällen unterstellten Netzkonzepten mit Ergänzungen von Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenkombinationen gegenüber zu stellen,
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen im motorisierten Individualverkehr unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen, der verkehrswirtschaftlichen Komponenten, der räumlichen und ökologischen Wirkungen zu bewerten und darauf aufbauend Empfehlungen für künftige Straßennetzkonzepte zu geben.

Die Untersuchung gliedert sich in 4 Teile:

1. Auf Maßnahmenebene werden Planungen und Konzepte im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV) entwickelt, wichtige Problembereiche aufgezeigt und für ausgewählte Teilbereiche Detailplanungen erstellt. In der Regel sind die einzelnen Maßnahmen planerisch nur in der Arbeitstiefe entworfen, wie sie für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen erforderlich ist. Die Darstellung der Maßnahmen in den Plänen gibt deshalb nur einen Anhalt für die letztendlich zu realisierende Lösung. Linienführungen von Trassen sind nur schematisch zu verstehen. Für die Verbesserung der ÖV-Erschließung ist im Münchner Osten auf Grundlage des Nahverkehrsplanes und weiterer laufender Untersuchungen ein Maßnahmenpaket zusammengestellt, dessen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr zu untersuchen sind.
2. Die Verkehrsprognose 2015 wird aufbauend auf der Verkehrsanalyse 2001 mit einem für diesen Zeitpunkt entwickelten Bezugsnetz erstellt. Die zu untersuchenden Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen werden in entsprechenden Netzmodellen abgebildet.

Das verbesserte maßnahmen-spezifische Verkehrsangebot ÖV ist Basis für die Ermittlung potenzieller Umsteiger-anteile auf den ÖV. Durch Umlegung der ÖV-reduzierten Prognose-Matrix werden Verkehrsbelastungen im Bezugnetz ermittelt und denen ohne ÖV-Berücksichtigung gegenübergestellt.

3. Die Planungen und Netzvarianten des Straßenverkehrs werden in einer ganzheitlichen Betrachtung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirksamkeit und der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung bewertet. Räumliche und ökologische Wirkungen werden aufgezeigt.
4. Auf Grundlage der Bewertungen werden Empfehlungen für Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenkombinationen innerhalb eines Maßnahmenbereiches gegeben.

2. Grundlagen

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Münchner Stadtbezirke Bogenhausen (13), Berg am Laim (14), Trudering-Riem (15) und Ramersdorf-Perlach (16) sowie die an diese Stadtbezirke angrenzenden Umlandgemeinden Unterföhring, Aschheim, Feldkirchen, Haar, Putzbrunn, Ottobrunn, Neubiberg und Unterhaching.

Grundlage der Untersuchung sind die Strukturdaten der Landeshauptstadt München und der umliegenden Gemeinden für das Jahr 2001.

Das Stadtgebiet München ist in 457 Verkehrszellen eingeteilt, das Umland bzw. die Städte und Gemeinden im Umland in insgesamt 722 Verkehrszellen. Neben der Strukturentwicklung bis zum Jahr 2015 wird ergänzend das Verkehrsaufkommen einer mittelgroßen Messe auf dem Messegelände in Riem berücksichtigt.

2.2 Verkehrsmodell

Die Verkehrsuntersuchung Münchner Osten wird für den Kraftfahrzeugverkehr mit dem Verkehrsmodell Großraum München durchgeführt. Es beinhaltet das Netz der Hauptverkehrsstraßen und wichtiger Erschließungsstraßen der Landeshauptstadt München und der Region München und reicht im Norden bis südlich Ingolstadt, im Westen bis Augsburg, im Süden bis Weilheim und im Osten bis Rosenheim.

Die Fahrtenmatrix umfasst insgesamt 3.7 Mio. Kfz-Fahrten/Tag für den Analysefall 2001. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellberechnungen sind in Belastungsplänen dargestellt. Diese enthalten streckenbezogene Querschnittsbelastungen als Absolutbelastungen für ausgewählte Netzschnitte für die Zeithorizonte Analysejahr 2001 sowie Verkehrsprognose 2015, Bezugsfall und Planfälle. Die Belastungen sind in 1.000 Kfz/Tag (=24 Stunden) für den werktäglichen Verkehr angegeben.

Da das gewählte Verkehrsmodell ausschließlich den Kraftfahrzeugverkehr abbilden kann, werden die verkehrlichen Wirkungen geplanter ÖV-Maßnahmen mit einem Modal-Split-Modell abgeschätzt. Der durch die ÖV-Maßnahmen reduzierte Kfz-Verkehr wird auf das gesamte Straßennetz umgelegt, um die Auswirkungen der ÖV-Maßnahmen auf den Straßenverkehr bestimmen zu können.

Da parallel zur vorliegenden Untersuchung des Verkehrskonzepts für den Münchner Osten eine ganze Reihe von Gutachten für Maßnahmen im öffentlichen Verkehr in Bearbeitung sind, wurde der Schwerpunkt dieses Verkehrskonzeptes auf die Bewertung der MIV-Maßnahmen gelegt.

2.3 Bewertung

Die Bewertung der Planfälle umfasst drei Bewertungsstufen. Die verkehrliche Bewertung bezieht sich auf die in den Umlegungsrechnungen festgestellten Verlagerungseffekte im Netz.

Grundlage sind hauptsächlich die Belastungsdifferenzen des untersuchten Planfalles im Vergleich zum Bezugsfall.

In Einzelfällen werden die Gesamtbelastungen des untersuchten Planfalles und auch für einzelne Straßen des Planfallnetzes herausgestellte Quelle-Ziel-Beziehungen (Verkehrsspinnen) in die verkehrliche Bewertung einbezogen.

Aus den Planfallberechnungen lassen sich auch die planfallspezifischen Fahrleistungen – differenziert nach den innerörtlichen und außerörtlichen Bereichen – bestimmen und damit die Verkehrswirksamkeit von Straßenbaumaßnahmen weiterführend bewerten. Diese verkehrswirtschaftliche Bewertung erfolgt über das Bewertungsverfahren der EWS'97 (Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen).

Für den zeitlichen Horizont eines Gesamtjahres werden anhand des jeweils modellierten Belastungsbildes für den Bezugsfall und für die zu untersuchenden Planfälle monetarisierte Indikatoren für Lärmvermeidungskosten, Unfallkosten, Zeitkosten, Betriebskosten, Emissionskosten, Immissionskosten, Trennwirkungskosten und Klimabelastungskosten erarbeitet. Der Saldo zwischen den verkehrswirtschaftlichen Kosten des Bezugsfalles und den entsprechenden Kosten der Planfälle führt zu den jährlich zu erwartenden Nutzenkomponenten der einzelnen Varianten. Diese werden den jährlich entstehenden Kosten der Planfälle infolge Investitionen und Unterhalt gegenübergestellt.

In einem dritten Schritt werden zur Bewertung der Maßnahmen qualitative Merkmale wie räumliche Wirkungen, Flächeninanspruchnahme, Betroffenheit und ökologische Wirkungen aufgezeigt.

Die Empfehlungen werden mit den Schwerpunkten der verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Bewertung auf Grundlage aller drei Bewertungsarten getroffen.

3. Ausgangssituation

Insgesamt ist für das Straßennetz im Münchner Osten Folgendes festzustellen:

- Auf den Radialstraßen treten Überlastungen im morgendlichen Berufsverkehr stadteinwärts auf. In der abendlichen Hauptverkehrszeit beschränkt die Kapazität der Isarbrücken und der Kreuzungen mit dem Mittleren Ring den Verkehrsstrom stadtauswärts, so dass es auf den Radialstraßen im Untersuchungsbereich bisher zu keinen größeren Problemen kommt (ausgenommen Ortsdurchfahrt Ottobrunn).
- Auf den Tangentialstraßen treten auch tagsüber bereits Überlastungen an maßgebenden Knotenpunkten auf. Das vorhandene Netz der Haupterschließungsstraßen ist nicht entsprechend der allgemeinen Bebauung erweitert worden, so dass die früher einmal vorhandenen Kapazitätsreserven aufgebraucht sind und es immer häufiger zu Engpässen und Staus auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten kommt.

Die Belastung des Straßennetzes zum Analysezeitpunkt 2001 zeigt Abbildung 1.

Die Verkehrssituation im öffentlichen Verkehr lässt sich wie folgt charakterisieren: Die Schnellbahnachsen sind durchgängig radial ausgerichtet. Im Untersuchungsgebiet gibt es keine tangentialen Schienenverkehrsverbindungen.

Nachteilig wirken insbesondere die Störfälligkeit des S-Bahn-Systems als Folge der Konzentration aller Linien auf den einen S-Bahntunnel und die unzureichende Bedienungshäufigkeit in den Hauptverkehrszeiten. Die Stadt- bzw. Regionalbuslinien des Untersuchungsgebietes übernehmen vorrangig die Erschließung in der Fläche. Als flexible Zubringer und Verteiler zu/von den schienenengebundenen Verkehrsmitteln sind sie, ebenso wie die P+R-Angebote in der Fläche, von wesentlicher Bedeutung.

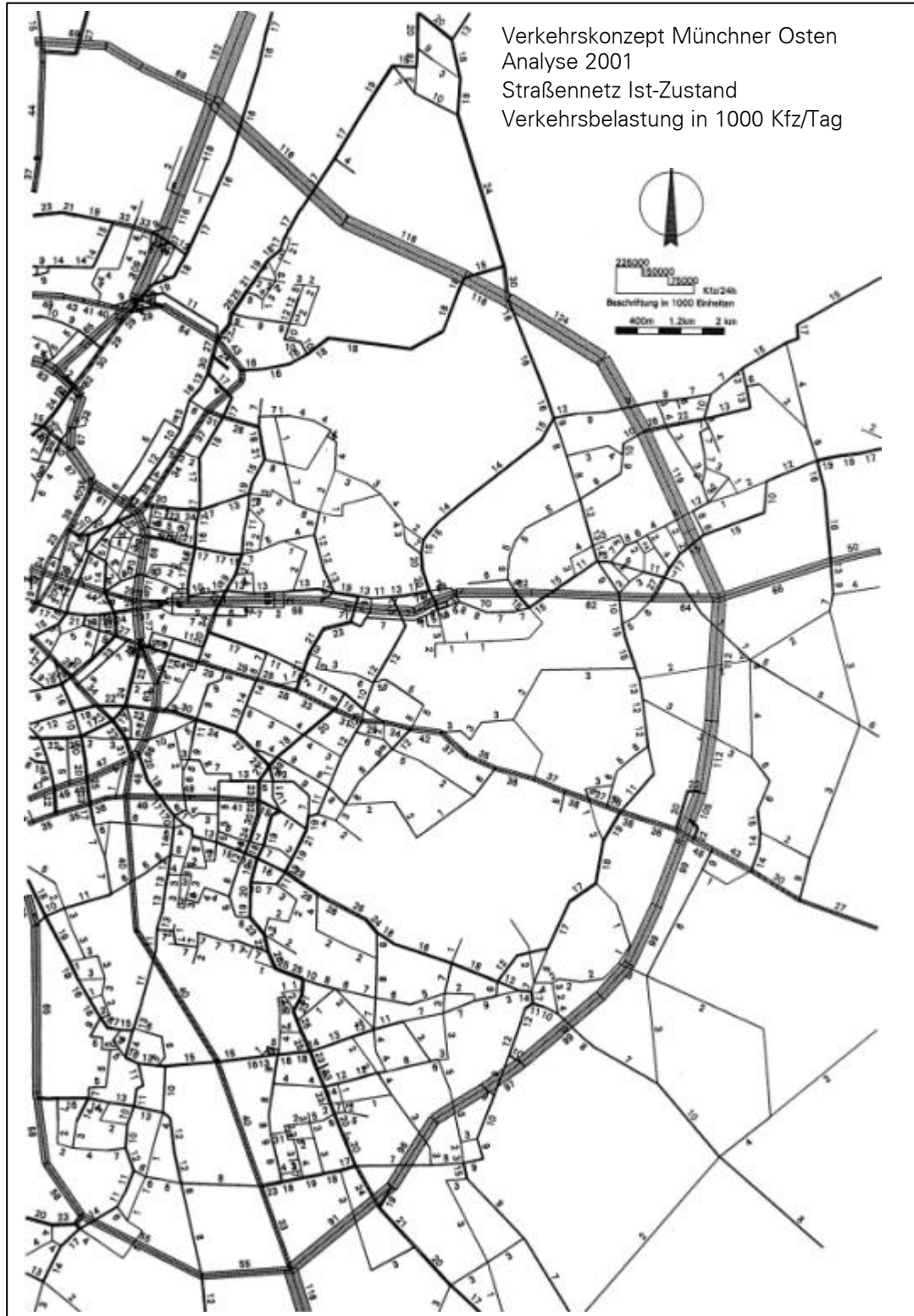


Abbildung 1

4. Bezugsfall

4.1 Bezugsnetz MIV

Für die Verkehrsprognose ist es erforderlich, ein Straßennetz zu definieren, das zum Prognosezeitpunkt 2015 als Bezugsfall dient.

Dieses Bezugsnetz enthält alle bis zum Jahr 2015 voraussichtlich realisierten Straßenbaumaßnahmen, die in Abbildung 2 dargestellt sind. Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über den derzeitigen Planungs- und Realisierungsstand.

Maßnahmen Straßenverkehr		Planungs-/Realisierungsstand
Nr.	Bezeichnung	
1	Ausbau Mittlerer Ring Abschnitt Ost zw. Leuchtenberggring/Einsteinstr. und Isarring/Effnerplatz	Planfeststellungsbeschluss 07/2002
3	6-streifiger Ausbau der A 94 zw. AS Feldkirchen West und AK München Ost	Realisierung bis 2004
4	8-streifiger Ausbau der A99 zw. München Nord und AK München Ost	Maßnahme im weiteren Bedarf; durch Standstreifenfreigabe bereits wirksam
5	4-streifiger Ausbau des Föhringer Ringes	Vorbereitung Planfeststellung, Einleitung 2002
6	Nord-Ost-Verbindung München (NOV)	Vorbereitung Planfeststellung, Einleitung 2002
7	Spange Johanneskirchen	Verkehrskonzept
9	Südanbindung Perlach	Vorbereitung Planfeststellung
10	Westumfahrung Ottobrunn	Fertigstellung ca. Ende 2002
18	Verlegung der AS A99 „Aschheim/Ismaning“ nach Westen an die M3	Vorentwurfsplanung
19	Öffnung der Joseph-Wild-Straße	Verkehrskonzept
20	Ausbau der Arnold-Sommerfeld-Straße mit Anschluss Rotkäppchenstraße	Vorentwurf
41	Ortsumgehung Putzbrunn	Fertigstellung ca. Ende 2002
42	Gemeindliche Westumfahrung Dornach	In Teilen realisiert
43	Ausbau der Kreisstraße M3 in Verbindung mit der Realisierung der NOV	Vorbereitung Planfeststellung, Einleitung 2002
45	Durchstich Wilhelm-Hoegner-Straße	Vorentwurf
49	8-streifiger Ausbau A9 zw. Neufahrn und AK München Nord	
50	8-streifiger Ausbau A9 zw. AK München Nord und AS Freimann	
51	6-streifiger Ausbau A9 zw. AS Freimann und AS Frankfurter Ring	Vorbereitung Planfeststellung, Einleitung 2003
52	Planfreier Ausbau der 3 S8-Bahnquerungen Johanneskirchner, Brodersen- u. Daglfinger Str.	Verkehrskonzept
53	Leistungssteigerung Anschlussknoten Ramersdorf	Verkehrskonzept
54	Ortsumfahrung Unterföhring	Vorentwurfsplanung
55	Südümfahrung Weißenfeld	
56	4-streifiger Ausbau der St 2082 zw. NOV und A 94	Vorbereitung Planfeststellung, Einleitung 2002
57	Ausbau der AS A 99 Kirchheim bei München	
58	An die S-Bahngleise verschobener Rappenweg	Bebauungsplan in Aufstellung

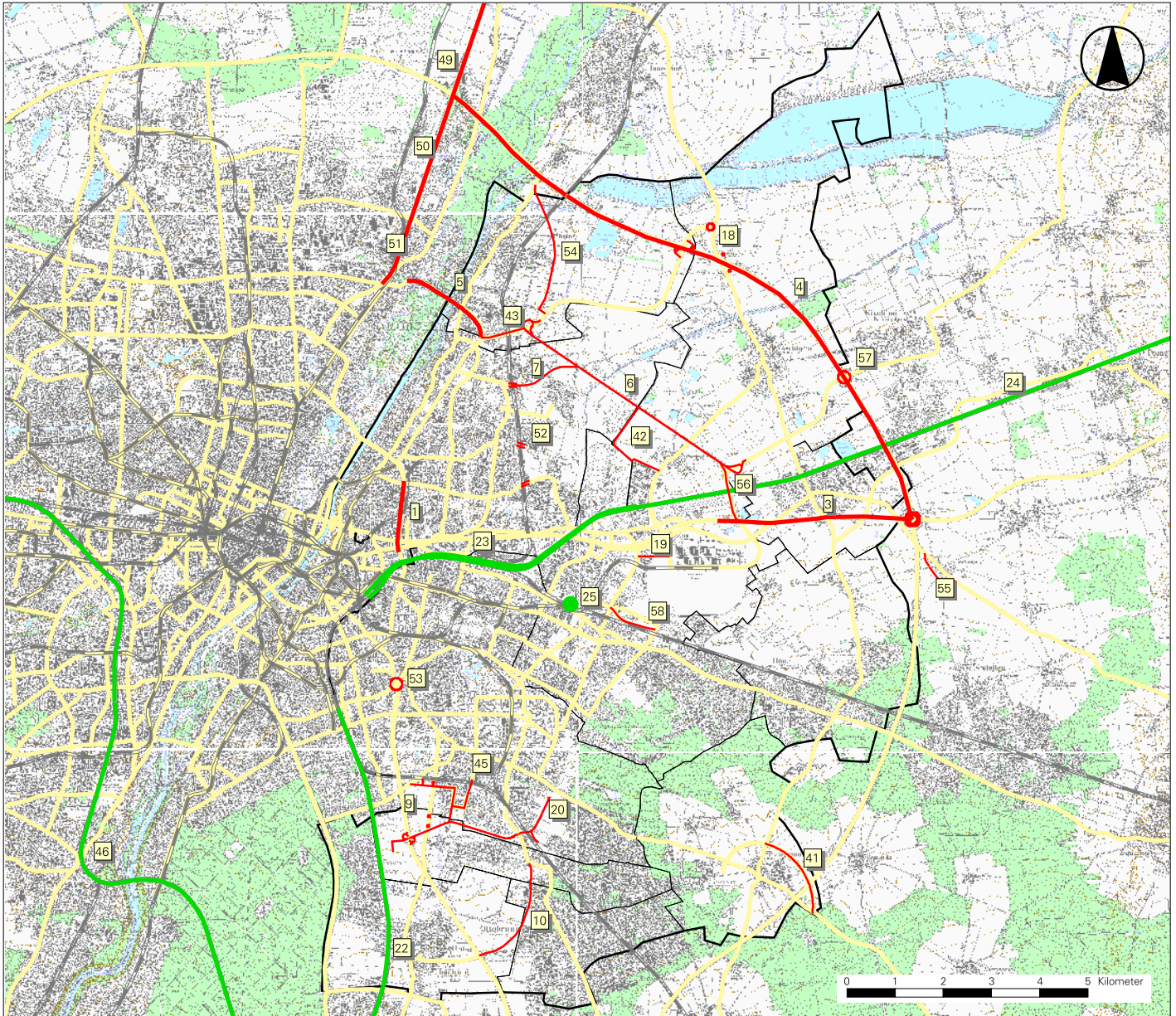


Abbildung 2: Bezugsfallmaßnahmen (Schematische Darstellung der Änderungen gegenüber Analysenetz)

Maßnahmenliste Bezugsfall:

Legende:

1. Tunnel Richard-Strauss-Straße (MR), inkl. planfreier Anschlussknoten an die A 94
3. 6-streifiger Ausbau der A 94 zwischen AS Feldkirchen und AK München-Ost
4. 8-streifiger Ausbau der A 99 zwischen AK München-Nord und AK München-Ost
5. 4-streifiger Ausbau des Föhringer Ringes (St 2088)
6. Nordostverbindung zwischen M3 und St2082 neu
7. Spange Johanneskirchen
9. Südanbindung Perlach
10. Westumfahrung Ottobrunn
18. Verlegung der Anschlussstelle "Aschheim / Ismaning" A99 nach Westen
19. Öffnung der Joseph-Wild-Straße
20. Ausbau der Arnold-Sommerfeld-Straße inkl. planfreie Querung der S-Bahn
22. zweigleisiger Streckenausbau S2-Ost zwischen Giesing und Deisenhofen
23. Umfahrung Riem-Ostbahnhof/Entflechtung Knotenpunkt Berg am Laim
24. Ausbau S6-Ost bis Markt Schwaben (im Zusammenhang mit ABS Projekt München-Mühlendorf a.Inn-Freilassing)
25. Ausbau des Truderinger Bf. zum Regionalbahnhof
41. Ortsumgehung Putzbrunn
42. Westumfahrung Dornach
43. Ausbau Kreisstraße M3 zwischen Föhringer Ring und Nordostverbindung
45. Ausbau der Wilhelm-Högner-Unterführung
46. Regelzugbetrieb zwischen Pasing und Deisenhofen (S20)
49. 8-streifiger Ausbau der A9 zwischen AK Neufahrn und AK München-Nord
50. 8-streifiger Ausbau der A9 zwischen AK München-Nord und AS Freimann
51. 6-streifiger Ausbau der A9 zwischen AS Freimann und AS Frankfurter Ring
52. Planfreier Ausbau der S8-Bahnquerungen im Zuge der Johanneskirchener Str., Brodersonstr. und Daglfinger Str.
53. Leistungssteigerung Anschlussknoten Ramersdorf
54. Ortsumfahrung Unterföhring
55. Südumfahrung Weißenfeld
56. 4-streifiger Ausbau der St 2082 zwischen NOV und A94
57. Ausbau Anschlussstelle Kirchheim b. München
58. An die Bahngleise verschobener Rappenweg

Maßnahmen MIV

- Bundesautobahnen/Stadtschnellstraßen
- Bundes-, Staats-, Kreisstraßen/Hauptverkehrsstraßen

Maßnahmen ÖV

- SPNV (S-Bahn, Regionalverkehr)



Nummer der Maßnahme gemäß Maßnahmenliste

Bestand MIV/ÖV

- Hauptstraßennetz München, klassifiziertes Straßennetz Umland (Grundlage: 1. Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000)
- ÖV-Liniennetz (S-Bahn, U-Bahn, Tram)

Kartengrundlage:

Rasterdaten des Bayer. Landesvermessungsamts
<http://www.bayern.de/vermessung>
 Nutzungserlaubnis vom 09.05.01, Az.: VM 3650 B-1569

4.2 Verkehrsprognose Bezugsfall Kfz-Verkehr

Die Verkehrsumlegung der Prognose-Matrix mit rd. 4,4 Mio. Kfz-Fahrten/Tag auf das als „Bezugsfall“ definierte Straßennetz ergibt die Prognosebelastung Bezugsfall 2015 (siehe Abbildung 3).

Durch den Ausbau des Mittleren Ringes (Tunnel Richard-Strauss-Straße) ergibt sich eine erhebliche Verkehrsbündelung im Tunnel von 105.000 Kfz/Tag und eine Entlastung der Richard-Strauss-Straße um 64.000 Kfz/Tag. Die 4-streifige, im Bezugsfall nicht ausgebaute A 94 muss Zusatzbelastungen in der Größe von 13.000 – 21.000 Kfz/Tag aufnehmen (+20 %), vor allem aufgrund der starken Entwicklungen in der Messestadt Riem.

Wegen der hohen Auslastung der A 94 stadteinwärts weicht ein Teil des Verkehrs auf den parallel verlaufenden Straßenzug Riemer Straße – Rappelhofstraße – Eggenfeldener Straße aus (Verlagerung von 3.000 -5.000 Kfz/Tag, was einer Belastungszunahme auf der Parallelstraße um +30 % und mehr entspricht). Mit 11.000 Kfz/Tag zusätzlich belastet wird die Effnerstraße (+35 %), weil der Föhringer Ring und die Kreisstraße M 3 ausgebaut sowie die Nord-Ost-Verbindung (Prognosebelastung 19.000 – 21.000 Kfz/Tag) zusätzlich vorhanden sein werden (siehe Abbildung 4).

Sonst treten im Stadtgebiet München Nordost keine größeren Zusatzbelastungen auf. Hier ergeben sich durch den kreuzungsfreien Ausbau der drei Bahnübergänge über die Linie S 8 und die Schließung der Bahnunterführung Stegmühlstraße örtliche Verkehrsverlagerungen.

Im Umland ist die starke Verkehrsbündelung auf dem Autobahnring A 99 Nordost nach dem 8-streifigen Ausbau dieser Strecke zu erkennen (Zunahme um 27 % bzw. 35.000 Kfz/Tag von 124.000 auf 159.000 Kfz/Tag in Höhe Aschheim/Kirchheim). Die neue Ostumfahrung Unterföhring (16.000 Kfz/Tag) ermöglicht

eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Unterföhring. Die Verlegung der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning an die Kreisstraße M 3 führt bei entsprechendem Ausbau zu einer Erhöhung der Belastung der Kreisstraße M 3 um 50 % von 18.000 auf 27.000 Kfz/Tag. Gleichzeitig wird damit eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Aschheim um rd. 40 % erreicht. Deutlich zunehmen wird die Belastung der St 2082 zwischen den Anschlussstellen Kirchheim und Feldkirchen-West.

4.3 Spange Johanneskirchen

Da die Realisierung der Spange Johanneskirchen derzeit noch in Diskussion ist, wurden hier als Sonderfall die Auswirkungen der Spange Johanneskirchen im Bezugsfall untersucht.

Nachfolgend wird deshalb die verkehrliche Auswirkung der Nord-Ost-Verbindung mit bzw. ohne Spange Johanneskirchen beschrieben und gegenübergestellt. Die Nord-Ost-Verbindung Wahltrasse 1 mit Spange Johanneskirchen ist fester Bestandteil des Bezugsfalles.

Die 2-streifige, planfrei geführte Nord-Ost-Verbindung erhält eine Prognosebelastung von 19.000 – 21.000 Kfz/Tag. Die Spange Johanneskirchen ist mit 8.300 Kfz/Tag belastet. Würde die Spange Johanneskirchen nicht gebaut werden, dann geht die Belastung der Nord-Ost-Verbindung nur um 5 % auf 18.000 – 20.000 Kfz/Tag zurück (siehe Abbildung 5).

Dagegen steigt die Belastung der 4-streifig auszubauenden Kreisstraße M 3 im Abschnitt zwischen Föhringer Ring und Nord-Ost-Verbindung von 43.000 auf 46.000 Kfz/Tag an, ebenfalls nimmt die Belastung der Anbindung Gewerbegebiet Dornach an die Nord-Ost-Verbindung von 5.000 auf 7.000 Kfz/Tag zu. Die Belastungsänderungen sind in Abbildung 6 dargestellt.

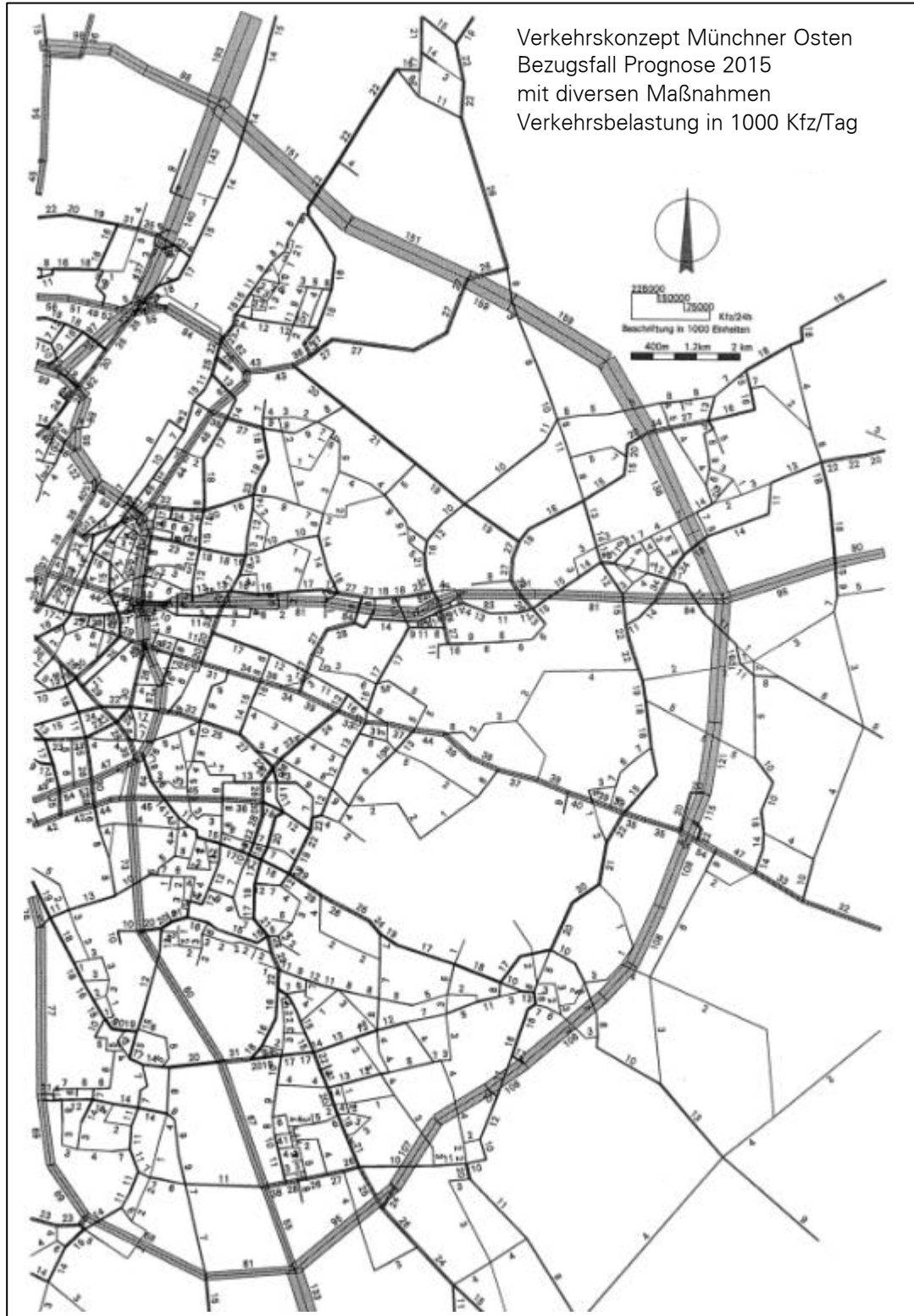


Abbildung 3

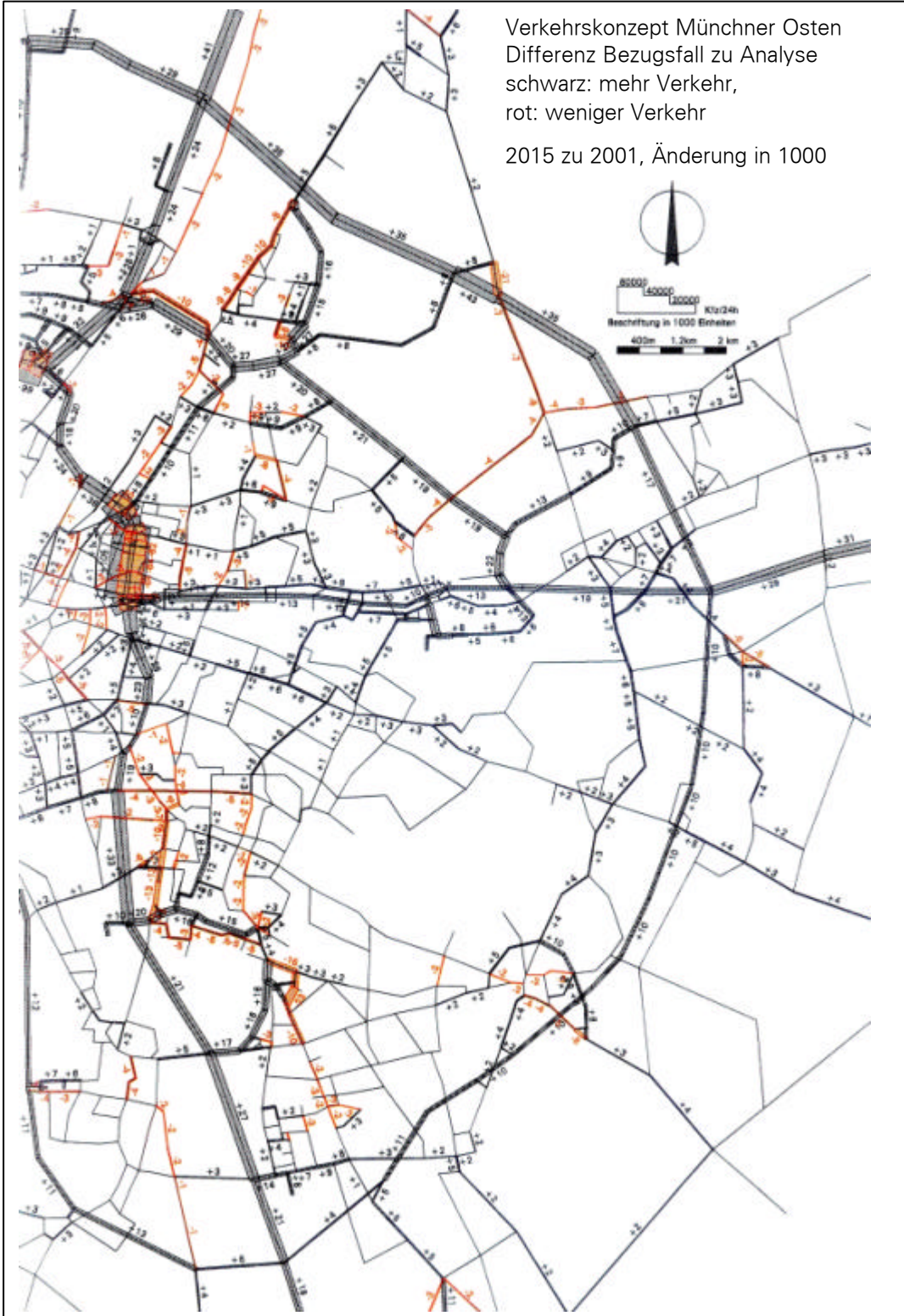


Abbildung 4



Abbildung 5

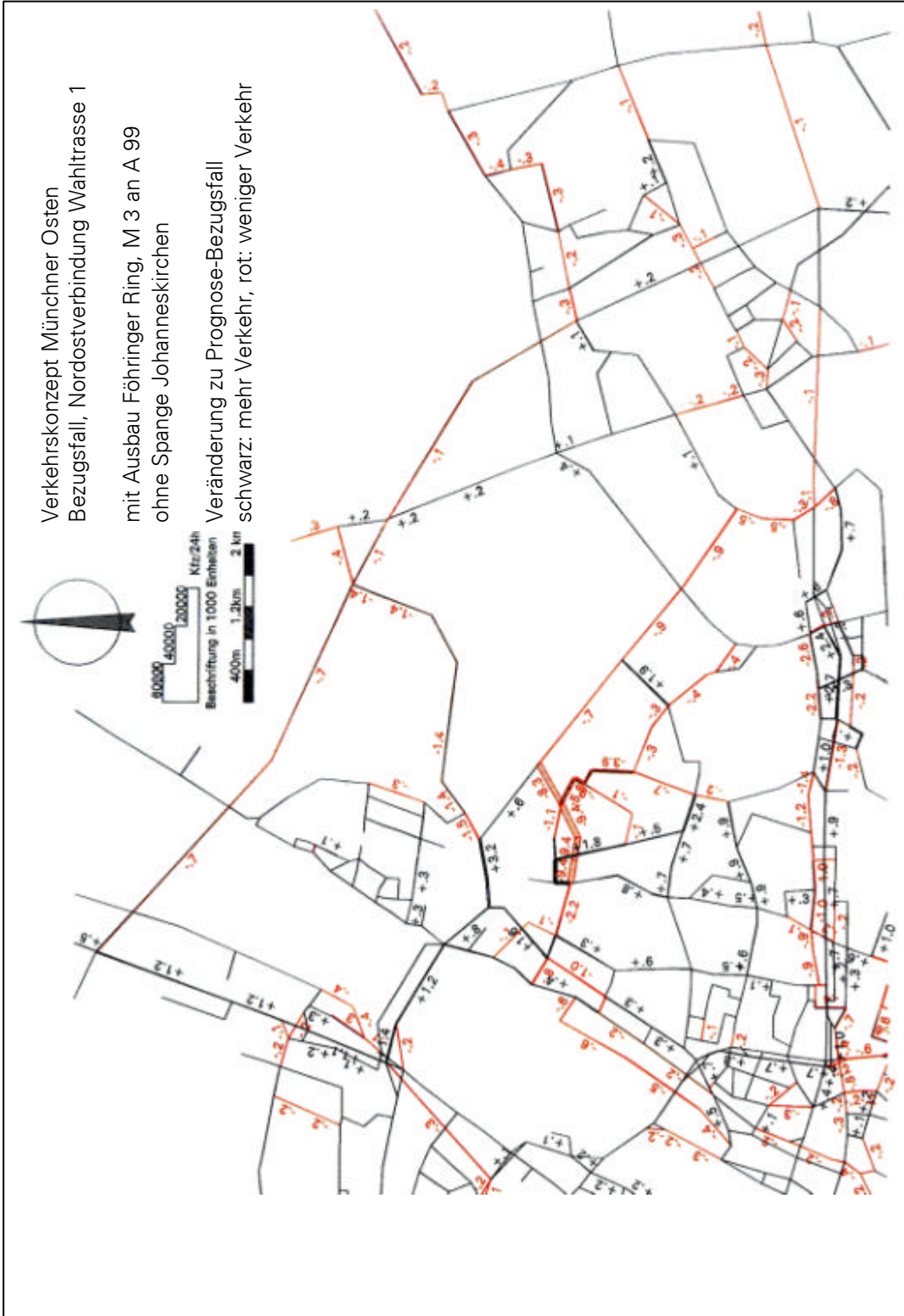


Abbildung 6

Von den insgesamt 8.300 Benutzern der Spange Johanneskirchen (Summe beider Fahrtrichtungen) kommen 3.500 von Norden über die M 3 und die Ostumfahrung Unterföhring sowie 4.800 aus Südosten von der A 94 und Feldkirchen. Im Stadtgebiet München verbleibt fast die Hälfte der Benutzer in Johanneskirchen (Quell- und Zielverkehr von Johanneskirchen).

Von den 8.300 Benutzern der Spange Johanneskirchen fahren nur 3.300 bis zur Cosimastraße bzw. in die Wohngebiete an der Cosimastraße. Der Einzugsbereich der Spange Johanneskirchen ist im Stadtgebiet überwiegend auf den Nahbereich beschränkt, nur etwa ein Viertel kommt aus Daglfing und dem Gewerbegebiet Moosfeld.

Wenn auf die Spange Johanneskirchen verzichtet wird, stellt sich die Frage, auf welchen Straßen dann die 8.300 potenziellen Benutzer der Spange Johanneskirchen fahren.

Im Stadtgebiet München werden folgende Straßen benutzt: die Johanneskirchner Straße von 2.500 – 3.400 Kfz/Tag, die Freischützstraße von 1.500 Kfz/Tag, die alte Bahnunterführung Johanneskirchner Straße

von 1.600 Kfz/Tag, die Bahnquerung Broderßenstraße von 900 Kfz/Tag, die Rennbahnstraße von ebenfalls 900 Kfz/Tag und die Salzstraße von 700 Kfz/Tag.

Der vorstehende Vergleich verdeutlicht die Entlastungswirkung der Spange Johanneskirchen insbesondere für die genannten Straßen auf Johanneskirchner Gebiet.

Durchgangsverkehre werden nicht in die Wohngebiete geleitet, sondern fließen über die Spange direkt zum übergeordneten Netz. Die Erschließungsplanungen der neuen Entwicklungsvorhaben südlich des Ortskerns Johanneskirchen setzen ebenfalls die Realisierung der Spange Johanneskirchen voraus.

4.4 Bezugsnetz ÖV

Für den Zeitraum von 2001 bis zum Prognosehorizont 2015 wird das Verkehrsangebot des Analysenetzes durch die in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellten Maßnahmen ergänzt. Diese Maßnahmen (außer Nr. 47, 48) sind auch in Abbildung 2 dargestellt.

Maßnahmen Öffentlicher Verkehr		Planungs-/Realisierungsstand
Nr.	Bezeichnung	
22	Streckenausbau S2-Ost zwischen Giesing und Deisenhofen	Realisierung über 520 Mio. DM-Paket
23	Umfahrung Riem-Ostbahnhof	Realisierung über 520 Mio. DM-Paket
24	Ausbau S6-Ost bis Markt Schwaben	Nicht im 520 Mio. DM-Paket; im Anschluss Realisierung
25	Ausbau des Truderinger Bahnhofs zum Regionalzughalt	Ergebnisse der Verkehrsprognose Regionalzughalt Trudering
46	Ausbau Sendlinger Spange für Regelbetrieb zw. Pasing und Deisenhofen (S20)	Realisierung über 520 Mio. DM-Paket
47	AST-Verkehr im Flächenbetrieb	Untersuchungen beauftragt
48	P+R-Anlagen (Großanlagen u.a. Messestadt Ost, Neuperlach Süd)	In Realisierung bzw. Planung

5. Prognose-Planfall ÖV

5.1 Planfall-Maßnahmen

Der Planfall des Verkehrsangebotes im Bereich ÖV ist als sogenanntes Maximalszenario definiert. Aus den Planungen des Verkehrskonzepts Münchner Osten sind sämtliche ÖV-Maßnahmen berücksichtigt, die als Gesamtpaket hinsichtlich ihrer potenziellen Verlagerungen vom MIV auf den ÖV zu untersuchen sind. Sie sind in Abbildung 7 dargestellt. Die in der Analyse fehlenden tangentialen Verbindungen werden durch Strecken einer neuen Stadt-Umland-Bahn hergestellt.

5.2 Reduzierung der MIV-Belastungen infolge des erweiterten ÖV-Angebotes

Um eine Aussage zu erhalten, welche Wirkungen die vom erweiterten ÖV-Angebot hervorgerufenen Verlagerungen auf die Belastung des Straßennetzes haben, werden die relationsbezogenen Verlagerungen von der Matrix der Kraftfahrzeugfahrten des Bezugsfalles abgezogen. Diese reduzierte MIV-Matrix wird dann auf das Prognose-Bezugsfallnetz 2015 umgelegt. Die sich aus den ÖV-Planfallmaßnahmen ergebenden Belastungsminderungen im Straßennetz des Prognose-Bezugsfalls 2015 verdeutlichen, dass die Umsteiger von MIV zu ÖV großflächig eine Reduktion der Kfz-Belastungen hervorrufen (siehe Abbildung 8). Insgesamt werden rund 16.000 Umsteiger/Tag zu einem Wechsel des Verkehrsmittels veranlasst.

Es lassen sich aber auch in einzelnen Relationen die Wirkungen des erweiterten ÖV-Angebotes erkennen. So zieht die direkte Führung der Stadt-Umland-Bahn über den Nordring in Kombination mit der S-Bahnverbindung Messe-Flughafen Verkehr vom Frankfurter Ring, Föhringer Ring und der Effnerstraße ab und führt hier zu Belastungsreduktionen von zum Teil über 1.000 Kfz/Tag.

Auch der Straßenzug ab Friedrich-Eckart-Straße/Ostpfeußenstraße/Freischützstraße wird im Durchschnitt um rund 1.000 Kfz/Tag entlastet. Durch die Verlängerung der U-Bahnlinie 4 nach Engelschalking sinkt die Ver-

kehrbelastung auf der Engelschalkinger Straße um bis zu 1.300 Kfz/Tag. Der von Riem über Aschheim nach Heimstetten verlaufende Teilabschnitt 12 der Stadt-Umland-Bahn entlastet die St 2082 um fast 2.000 Kfz/Tag. Die südlich der A 94 gelegenen Netzabschnitte werden durch die Führungen der Stadt-Umland-Bahn, insbesondere in Neuperlach und Trudering, entlastet. Hier sind die Verkehrsabnahmen im Vergleich zu den nördlich der A 94 gelegenen Gebieten geringer und liegen in der Regel unter 1.000 Kfz/Tag.

Relationen mit bedeutsamer Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs durch ÖV-Maßnahmen haben keinen besonderen Bezug zu den nachfolgend untersuchten Maßnahmen im Straßennetz. Die Planungen im MIV und im ÖV sind also weitestgehend unabhängig voneinander anzusehen, weshalb die Wirkungen der ÖV-Maßnahmen bei der Untersuchung der MIV-Maßnahmen nicht gesondert berücksichtigt werden. Auf eine differenzierte Bewertung des Planungskonzeptes für den ÖV analog zum MIV wurde hier verzichtet, da die betrachteten ÖV-Maßnahmen in anderen Studien, z. B. Untersuchungen zur Stadt-Umland-Bahn, detailliert untersucht werden.

6. Einzelmaßnahme Radverkehr

Die im Verkehrsentwicklungsplan festgeschriebene Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs als wichtiger Bestandteil des Umweltverbundsystems ist wesentliches Kriterium für die Entwicklung einzelner Planungskonzepte. In Zusammenhang mit den zu planenden Maßnahmen werden im Hinblick auf die Schaffung eines angebotsorientierten flächendeckenden Radverkehrsnetzes Möglichkeiten zur Verbesserung der Infrastruktur untersucht.

Unter Berücksichtigung der Radverkehrsverbindungen, die im Routennetz des Verkehrsentwicklungsplanes festgelegt sind, wurde als besondere Einzelmaßnahme eine planfreie Querung der BAB A 94 im Zuge der Hauptroute Riem/Kirchtrudering untersucht.

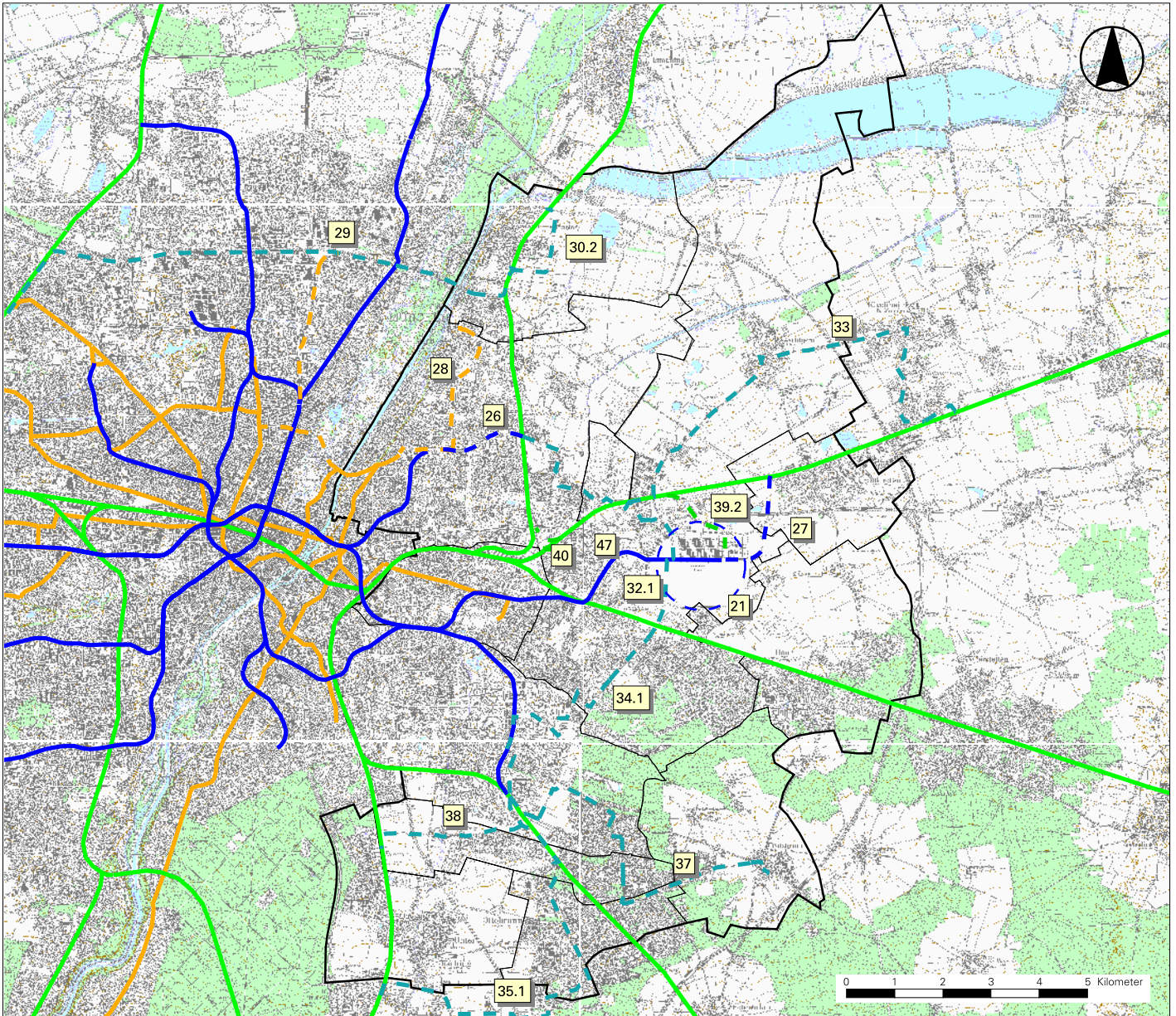


Abbildung 7: ÖV Planfall (Schematische Darstellung)

Maßnahmenliste:

- 21. Einführung eines alternativen Verkehrssystems im Bereich der Messe
- 26. Verlängerung U4 nach Engelschalking
- 27. Verlängerung U2 nach Feldkirchen-West
- 28. Verlängerung der Tramlinien 17(18) nach St. Emmeram
- 29. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 8
- 30. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 9
- 32. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 11
- 33. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 12
- 34. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 13
- 35. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt 14
- 36. Anpassung Stadt- u. Regionalbuslinien an veränderte U-/Tram- u. S-U-Bahnlinien
- 37. ÖV-Anbindung Waldperlach
- 38. Stadt-Umland-Bahn, Abschnitt Südperlach
- 39. S-Bahn-Anschluss Messe
- 40. S-Bahn-Haltepunkt "Am Moosfeld"
- 47. Anruf-Sammeltaxi
- 48. P+R-Anlagen

Legende:

Maßnahmen ÖV

- SPNV (S-Bahn, Regionalverkehr)
- - - Stadt-Umland-Bahn
- U-Bahn
- Tram
- - - alternatives Verkehrsmittel

34.1 Nummer der Maßnahme gemäß Maßnahmenliste. Variante Linienführung

Bestand ÖV

- SPNV (S-Bahn, Regionalverkehr)
- U-Bahn
- Tram

Kartengrundlage:
 Rasterdaten des Bayer. Landesvermessungsamts
<http://www.bayern.de/vermessung>
 Nutzungs Erlaubnis vom 09.05.01, Az.: VM 3650 B-1569

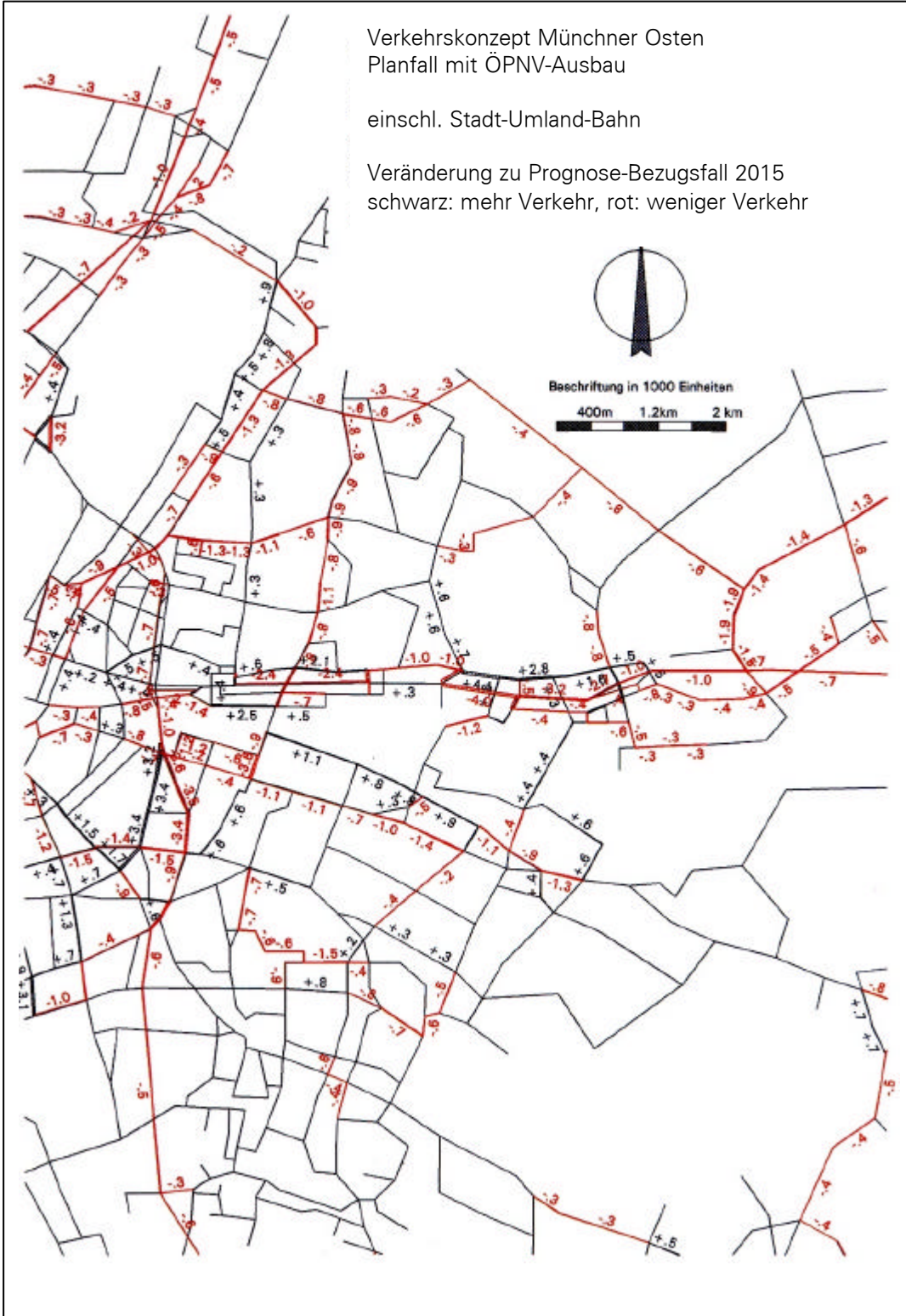


Abbildung 8

Die über den Martin-Empl-Ring verlaufende Route schwenkt in die Straße Am Neufeld ein, dessen Flur Nr. 1459/3 nördlicher Ausgangspunkt des Brückenbauwerkes ist. Nach Querung der A 94 enden das Brückenbauwerk bzw. die Rampen nördlich der Straße Am Hüllgraben.

Die Fuß-/ Radverkehrsbrücke quert die BAB A 94 unmittelbar hinter der Verkehrszeichenbrücke WWQ 94.05 in Schilderhöhe, so dass die vollständige Sichtbeziehung auf der Autobahn in Fahrtrichtung gewährleistet ist.

Unter Berücksichtigung der Festlegungen der ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) wird eine mittlere Neigung des Brückenbauwerkes von ca. 4 % festgelegt. Die notwendige Durchfahrts- höhe ergibt sich aus den Vorgaben der ABDS bzw. Unterkante Verkehrs- zeichenbrücke (5,00 m ü. OK A 94). Die aus der gemeinsamen Nutzung durch Fuß- gänger und Radfahrer resultierende Mindestbreite der Brücke sollte 4,00 m nicht unterschreiten.

7. Prognose-Planfälle MIV

7.1 Untersuchte Maßnahmenbereiche

Bedingt durch die sehr unterschiedliche Lage und räumliche Ausdehnung sowie die zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen der Einzelmaßnahmen / Maßnahmen- kombinationen werden diese räumlich voneinander abgegrenzten Maßnahmenbe- reichen zugeordnet.

Es werden 7 Maßnahmenbereiche mit insgesamt 35 Planfällen definiert:

- Maßnahmenbereich I:
Südanbindung Perlach
- Maßnahmenbereich II:
Ständlerstraße
- Maßnahmenbereich III:
Verlagerung des Mittleren Ringes
- Maßnahmenbereich IV:
Süd-/ Westanbindung Messestadt Riem

- Maßnahmenbereich V:
Südostanbindung Messestadt Riem
- Maßnahmenbereich VI:
Nordumfahrung Waldperlach
- Maßnahmenbereich VII:
Neue AS A 94 „Hultschiner Straße“

Eine Übersicht der untersuchten Maß- nahmen gibt Abbildung 9.

7.2 Maßnahmenbereich I: Südan- bindung Perlach (SAP) (siehe Anlagen 1 bis 3)

Die Südanbindung Perlach wird als Netz- ergänzung in das Straßennetz im Münchner Südosten eingefügt, um als örtliche Haupt- verkehrsstraße sowohl Verbindungs- als auch Erschließungsfunktionen zu über- nehmen. Die im Bezugsfall unterstellte vollständige Linienführung zwischen St 2078 (Carl-Wery-Straße) und A 8 wird empfohlen (siehe Anlage 1).

Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich aus den Entwicklungsbereichen Infineon und Sondergebiet Brauereiver- lagerung, deren Erschließung und An- bindung an die A 8 gewährleistet werden muss, sowie der Schaffung zusätzlicher Erschließungsmöglichkeiten für bestehende und künftige Gewerbe- und Wohnbau- flächen. Des Weiteren ergeben sich Er- schließungsfunktionen für das in Bau be- findliche Siedlungsgebiet in Unterbiberg (Vivamus) und Gewerbeansiedlungen im Bereich der Bayerwaldstraße.

Der Trassenkorridor der SAP zwischen Neuperlach Süd und dem Neubiberger Siedlungsgebiet wird durch die bereits in Realisierung befindlichen Bebauungspläne in Neubiberg sowie die Anbindung von Infineon und des Sondergebietes Brauerei- verlagerung maßgeblich bestimmt. Darin eingeschlossen ist die neue Anschlussstelle an die A 8. Alternative Linienführungen sind auf Grund des Planungs- bzw. Realisierungsstandes oben genannter Vorhaben auszuschließen.

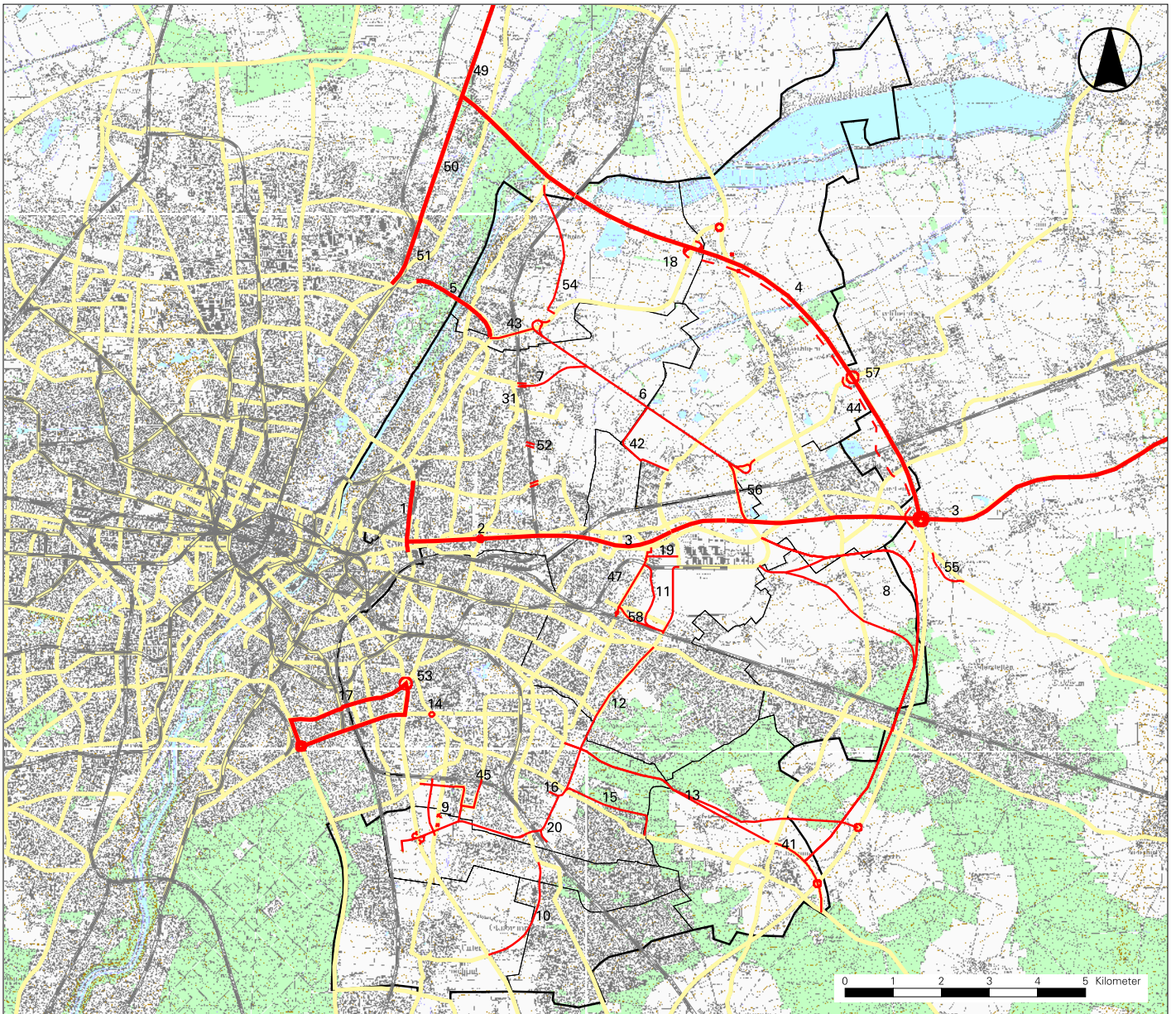


Abbildung 9: Maßnahmenübersicht MIV (Schematische Darstellung)

Maßnahmenliste:

1. Tunnel Richard-Strauss-Straße (MR), inkl. planfreier Anschlussknoten an die A 94
2. Neue Anschlussstelle "Hultschiner Straße" an die A94
3. 6-streifiger Ausbau der A 94
4. 8-streifiger Ausbau der A 99
5. 4-streifiger Ausbau des Föhringer Ringes (St 2088)
6. Nordostverbindung zwischen M3 und St2082 neu
7. Spange Johanneskirchen
8. Südostanbindung der Messestadt Riem
9. Südanbindung Perlach
10. Westumfahrung Ottobrunn
11. Südanbindung der Messestadt Riem
12. Verbindung B304 - Perlach
13. Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum
14. Verknüpfung Ottobrunner Straße / Ständlerstraße
15. Kleinräumige Nordumfahrung von Waldperlach
16. Verschwenkung der Putzbrunner Straße zum Otto-Hahn-Ring
17. Verlagerung MR von der Chiemgaustr. zur Stadelheimer- /Ständlerstr.
18. Verlegung der Anschlussstelle "Aschheim / Ismaning" A99 nach Westen
19. Öffnung der Joseph-Wild-Straße inkl. Varianten Verkehrsführung
20. Ausbau der Arnold-Sommerfeld-Straße inkl. planfreie Querung der S-Bahn
41. Ortsumgehung Putzbrunn
42. Westumfahrung Dornach
43. Ausbau Kreisstraße M3 zwischen Föhringer Ring und Nordostverbindung
44. Nordostumfahrung Aschheim und Feldkirchen
45. Ausbau der Wilhelm-Högner-Unterführung
49. 8-streifiger Ausbau der A9 zwischen AK Neufahrn und AK München-Nord
50. 8-streifiger Ausbau der A9 zwischen AK München-Nord und AS Freimann
51. 6-streifiger Ausbau der A9 zwischen AS Freimann und AS Frankfurter Ring
52. Planfreier Ausbau der S8-Bahnquerungen im Zuge der Johanneskirchener Str., Brodersonstr. und Dagffinger Str.
53. Leistungssteigerung Anschlussknoten Ramersdorf
54. Ortsumfahrung Unterföhring
55. Südumfahrung Weißenfeld
56. 4-streifiger Ausbau der St 2082 zwischen NOV und A94
57. Ausbau Anschlussstelle Kirchheim b. München
58. An die Bahngleise verschobener Rappenweg

Legende:

Maßnahmen MIV

- Bundesautobahnen/Stadtschnellstraßen
- Bundes-, Staats-, Kreisstraßen/Hauptverkehrsstraßen
- - - Varianten Trassenverlauf
- 6 Nummer der Maßnahme gemäß Maßnahmenliste

Bestand MIV/ÖV

- Hauptstraßennetz München, klassifiziertes Straßennetz Umland (Grundlage: 1. Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000)
- ÖV-Liniennetz (S-Bahn, U-Bahn, Tram)

Kartengrundlage:

Rasterdaten des Bayer. Landesvermessungsamts
<http://www.bayern.de/vermessung>
 Nutzungserlaubnis vom 09.05.01, Az.: VM 3650 B-1569

Im Rahmen dieses Maßnahmenbereiches wurde der Einfluss von Teillösungen der geplanten Linienführung der Südanbindung Perlach in Kombination mit vier ausgewählten Maßnahmen im angrenzenden Straßennetz untersucht.

Durch den im Bezugsfall unterstellten Neubau der Südanbindung Perlach sowie die damit im Zusammenhang stehenden zusätzlichen Maßnahmen im angrenzenden Straßennetz ergeben sich erhebliche Verkehrsentlastungen im nachgeordneten Netz, insbesondere auf den Erschließungsstraßen des neuen Wohngebietes VIVAMUS, sowie auf der Therese-Giehse-Allee, dem Gustav-Heinemann-Ring und dem in Richtung Innenstadt verlaufenden Straßenzug Carl-Wery-Straße, Fritz-Erlers-Straße und Heinrich-Wieland-Straße (siehe Anlage 2). So geht die Verkehrsbelastung auf der Zwergerstraße bzw. den das neue Baugebiet VIVAMUS erschließenden Straßen in Unterbiberg von 7.000 bis 8.000 Kfz/Tag (Analyse) auf 2.000 bis 3.000 Kfz/Tag (Bezugsfall) wesentlich zurück.

In Perlach trägt vor allem die Schließung des plangleichen Bahnüberganges im Zuge der Unterhachinger Straße deutlich zur Verkehrsberuhigung bei. Über die verlängerte Bayerwaldstraße wird das Gewerbegebiet Perlach-Süd direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden und damit die durch das Wohngebiet führende Weidener Straße deutlich vor allem vom Schwerverkehr entlastet (siehe Anlage 3).

Die Verkehrsabnahmen sind verbunden mit maßgeblichen Rückgängen der Betroffenheiten der Anwohner. Auch auf den östlichen Streckenabschnitt der Südanbindung Perlach zwischen der Bayerwaldstraße und der Carl-Wery-Straße sollte deshalb nicht verzichtet werden.

Eine zusätzliche Entlastung der Anwohner kann durch die positiv zu beurteilende Verschwenkung der Unterhachinger Straße zur neuen Bahnunterführung Fasangartenstraße erreicht werden. So sind

Verkehrsentlastungen insbesondere in der Weidener Straße, der Bayerwaldstraße und Wilhelm-Hoegner-Straße zu erwarten (siehe Anlage 3) Die durch die Südanbindung erzielten weitreichenden Nutzen werden durch diese Untersuchung bestätigt.

7.3 Maßnahmenbereich II: Ständlerstraße (siehe Anlagen 4 bis 6)

Das Hauptstraßennetz im Südosten Münchens wird durch eine weitere, in den Außenraum führende Radiale ergänzt. Diese als verlängerte Ständlerstraße zu schaffen- de neue Straßenverbindung wird mit der A 99 verknüpft, um direkt und auf kurzem Wege entsprechend gerichtete Fahrbeziehungen aufzunehmen.

Die diskutierten alternativen Trassenführungen beginnen am Karl-Marx-Ring, dem derzeitigen Ausbauende der Ständlerstraße, und werden geradlinig in süd-östlicher Richtung im Bereich der Hochspannungsleitung geführt.

Während die eine Trassenführung mit der Ortsumfahrung Putzbrunn verknüpft wird, schwenkt die Alternative nördlich von Oedenstockach in Richtung Nordost zur B 471 ab, um dann am Südrand des Loh-Holzes bis zur A 99 zu verlaufen. Beide Varianten erhalten eine neue Anschlussstelle an die A 99. Es wurden zwei- und vierstreifige Varianten sowie Kombinationen mit anderen Einzelmaßnahmen untersucht.

Empfohlen wird eine einbahnige Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum im Bereich des Trassenkorridors der Hochspannungsfreileitung. Nach Querung des Truderinger Waldes verläuft die Trasse durch die Rodungsflächen nördlich von Oedenstockach, um dann in die Nordumfahrung Putzbrunn einzubinden.

Diese wird vierstreifig bis zur neuen AS A 99 geführt, die die Anschlussstelle Hohenbrunn ersetzt. Die Maßnahme wird kombiniert mit dem bis zur Ständlerstraße verlängerten Straßenzug Friedenspromenade / Friedrich-Creuzer-Straße (siehe Anlage 4).

Eine in den Außenraum verlängerte Ständlerstraße trägt in hohem Maße zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs auf wichtigen Radialstraßen im Münchner Osten bei. Sowohl die Putzbrunner Straße als auch die Wasserburger Landstraße, die zur Zeit schon als hoch belastet einzustufen sind, werden spürbar entlastet (siehe Anlage 5).

Der empfohlene Planfall weist innerhalb des Maßnahmenbereiches II mit 2,8 Mio. Euro/a den größten Nutzen auf. Der Nutzen einer vierstreifigen Variante steigt nicht proportional zu den Kosten, die notwendigen verkehrlichen Entlastungswirkungen können bereits durch eine zweistreifige Straße erreicht werden.

Auch wenn die Entlastung der B 304 (Kreillerstraße, Wasserburger Landstraße) um rd. 5.000 Kfz/Tag bzw. 15 % (siehe Anlage 6) relativ gering erscheint, ist diese Entlastung für den Straßenzug mit seinen vielen signalgesteuerten Knotenpunkten wesentlich im Hinblick auf die deutlich geringere Staubildung und die Möglichkeit, auch die prognostizierten hohen Verkehrsströme der querenden Straßen, wie der St. Veit-Straße, der Straße Am Schatzbogen, der Bajuwarenstraße und der Friedenspromenade, künftig leistungsfähiger abzuwickeln.

Die in diesem Maßnahmenbereich mit untersuchte geänderte Verknüpfung der Ständlerstraße mit der Ottobrunner Straße ist nicht zu empfehlen, da es zu deutlichen Zusatzbelastungen auf dem nördlichen Abschnitt der Ottobrunner Straße käme.

Die überwiegend anbaufrei geführte Trasse der verlängerten Ständlerstraße führt nur in geringem Maße zu Beeinträchtigungen des unmittelbaren Wohnumfeldes bisher unvorbelasteter Anwohner. Allerdings hat sie eine Minderung der natürlichen Erholungseignung des Truderinger Waldes zur Folge.

Der Truderinger Wald ist im Regionalplan als Bannwald ausgewiesen und hat Bedeutung für Klima, Wasserhaushalt und Luftreinigung. Da die Vielzahl der Wald-

funktionen eine Rodung bzw. Umwandlung der Waldflächen in andere Nutzungsarten ausschließt, wurde die Trasse in den Bereich der Hochspannungsleitung in ca. 300 m Entfernung von der Grenzkolonie Trudering gelegt.

Trotz des erheblichen Konflikts mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Naherholung überwiegen aus Sicht der Gutachter die deutlichen verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Nutzen einer Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum.

Es wird deshalb empfohlen, die Ständlerstraße mit je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu verlängern, wobei in der Trassenführung und im Detail die naturräumliche Verträglichkeit unbedingt zu beachten ist. Die Nutzen aus einer Verlängerung der Ständlerstraße konzentrieren sich eindeutig auf angebaute Gebiete. Ob die Zerschneidung bisher zusammenhängender stadtnaher Natur- und Erholungsflächen in diesem Bereich einen nicht ausgleichbaren Eingriff darstellt, muss in den zur Realisierung erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren untersucht werden.

7.4 Maßnahmenbereich III: Verlagerung des Mittleren Rings (siehe Anlagen 7 bis 9)

Der Maßnahmenbereich III untersucht Verlagerungsmöglichkeiten des südöstlichen Abschnittes des Mittleren Ringes zwischen Mc Graw-Graben und A 8.

Die Verkehrsbelastungen des südöstlichen Abschnittes des Mittleren Ringes im Zuge der Chiemgaustraße liegen heute bei knapp 50.000 Kfz/Tag. Mit 47.000 bis 54.000 Kfz/Tag im Bezugsfall erreicht der Abschnitt die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit.

Durch Verlagerung des Mittleren Rings sollen Verkehrsbeziehungen entflochten und Durchgangsverkehre und weiträumige Quell- und Zielverkehre leistungsfähiger abgeleitet werden.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahme wurden im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzeptes zwei Varianten zur Verlagerung des Mittleren Rings untersucht.

Variante 1 geht von der Verlagerung des südöstlichen Teilabschnitts des Mittleren Ringes von der Chiemgaustraße auf den Straßenzug Stadelheimer- / Ständlerstraße aus (siehe Anlage 7). Die Realisierung dieser Maßnahme unterstellt neben den erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf dem Straßenzug selbst den 6-streifigen Ausbau des Mc Graw-Grabens, die Anordnung entsprechender Abbiegerampen, eine Tunnelführung der Ständlerstraße in Höhe Balanstraße sowie die Ergänzung der AS München-Perlach an die A 8 um die fehlenden Rampen. Anlage 8 zeigt einen Anstieg der Belastung der Stadelheimer- / Ständlerstraße auf 60.000 – 65.000 Kfz/Tag (+50 % gegenüber dem Prognose-Bezugsfall bzw. +70 % gegenüber dem Ist-Zustand).

Die Zusatzbelastung des Mc Graw Grabens durch die Verlagerung des Mittleren Ringes beträgt 31.000 Kfz/Tag (siehe Anlage 9). Die Kreuzung mit der Balanstraße, die bereits heute überlastet ist, macht einen Tunnel im Zuge der Ständlerstraße erforderlich, um die zusätzlichen 19.000 Kfz/Tag bewältigen zu können. Ebenfalls wäre ein Ausbau der AS München-Perlach notwendig, da hier die Verbindungsrampen für die Eckbeziehung zwischen der Ständlerstraße und Ramersdorf sowie umgekehrt fehlen. Durch einen Rückbau der Chiemgaustraße könnte dann die Belastung der Chiemgaustraße auf rd. 20.000 Kfz/Tag vermindert werden.

Trotz all dieser Maßnahmen ist nicht zu vermeiden, dass bei entsprechender Beruhigung (Halbierung) der Verkehrsbelastung der Chiemgaustraße ein Teil des Verkehrs auf die Werinherstraße ausweicht, die eine Zusatzbelastung von bis zu 15.000 Kfz/Tag bzw. 60 % erhält. So würde die Belastung westlich der Schlierseestraße von 25.000 auf 41.000 Kfz/Tag ansteigen,

dies ist ohne einen erheblichen Ausbau der Kreuzung nicht abwickelbar.

Eine zweite Variante geht von der Verteilung der Verkehrsströme auf beide Straßenzüge aus. Dabei wird der Durchgangsverkehr als Richtungsverkehr auf je 3 Fahrstreifen geführt, in westlicher Richtung auf der Chiemgaustraße, in östlicher Richtung auf der Stadelheimer Straße / Ständlerstraße. Die 4. Fahrspur steht jeweils dem Anliegerverkehr der Gegenrichtung zur Verfügung. Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich keine Änderung der Belastung der Stadelheimer- / Ständlerstraße in Höhe von rd. 45.000 Kfz/Tag gegenüber dem Bezugsfall.

In der Chiemgaustraße ergibt sich durch die stark reduzierte Fahrtrichtung Ost eine Abnahme um rd. 8.000 Kfz/Tag, wobei auch hier eine Verlagerung von Verkehren in Fahrtrichtung Ost auf die Werinherstraße, St.-Martin-Straße u.a. erfolgt. Voraussetzung für diese Lösung ist ein Ausbau des Mc Graw-Grabens in Fahrtrichtung Süd auf 3 Fahrstreifen sowie eine Ergänzung der AS München-Perlach für die Fahrbeziehung von der Ständlerstraße auf die A 8 Richtung Ramersdorf.

Weil signifikante Unterschiede durch die verlagerte Verkehrsführung nicht entstehen, andererseits bauliche und verkehrstechnische Detailuntersuchungen in erheblichem Umfang Voraussetzung für eine Bewertung sind, kann hier keine Empfehlung für eine der untersuchten Varianten gegeben werden.

7.5 Maßnahmenbereich IV: Süd-/Westanbindung Messestadt Riem (siehe Anlagen 10 bis 15)

Der Maßnahmenbereich IV untersucht aufbauend auf den Maßnahmen des Bezugsfalls den Einfluss zusätzlicher Anbindungen der Messestadt Riem an die B 304. Die verschiedenen Varianten werden kombiniert mit Verknüpfungen Am Mitterfeld / Am Hüllgraben sowie verschiedenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen.

Die starke Orientierung der vorhandenen Erschließung der Messestadt Riem auf die hoch belastete A 94 führt zu umwegigen Fahrten der neuen Einwohner nach Trudering und Perlach. Neben der dafür notwendigen Schaffung einer hinreichend leistungsfähigen Straßenverbindung besteht offensichtlich auch Bedarf nach einer dauerhaften Anbindung nach Süden, die vorrangig den aus der neuen Messestadt Riem resultierenden Quell- und Zielverkehr aufnehmen soll.

Zur ergänzenden Verkehrsanbindung wurden im Rahmen der Detailplanungen verschiedene Varianten der Erschließung im Süd-/ Westbereich der Messestadt betrachtet. Auf Grund des Planungs- und Baufortschritts der Messestadt inklusive des umgebenden Landschaftsparkes bzw. Bundesgartenschau geländes ist eine Linienfindung ohne Eingriffe in bestehende Planungen nicht möglich.

Die Trassenvarianten sollen deshalb unter weitestgehender Berücksichtigung bestehender Planungen Möglichkeiten einer Verkehrsanbindung an die B 304 aufzeigen, um damit insbesondere auch die bestehenden Siedlungsbereiche vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Durch die Messestadt Riem, die einschließlich Riem-Arkaden und Gewerbegebieten zusätzlich zum Messeverkehr künftig ein Verkehrsaufkommen von 45.000 Kfz-Fahrten/Tag (Summe Quell- und Zielverkehr) erzeugt, wird das zuführende Straßennetz erheblich belastet bzw. überlastet, wenn keine Ergänzungen im Straßennetz oder sogar eine weitere Reduktion der Verbindungen (Sperrung der Straße Am Mitterfeld) vorgesehen werden.

Die bestehenden Überlastungen im Ortszentrum von Trudering und der erhebliche Zusatzverkehr durch Entwicklungen in der Messestadt Riem erfordern eine zusätzliche, die vorhandenen Straßen entlastende Verkehrsinfrastruktur in Richtung Süden. Dies zeigt auch die positive verkehrswirtschaftliche Bewertung einer

direkten Südanbindung der Messestadt Riem. Die direkte Anbindung wird allerdings aus vielerlei Gründen (z.B. Wohngebiet Helsinkistraße und Landschaftspark) nur schwer durchsetzbar sein. Deshalb wird eine Lösung mit einer Ostumfahrung von Kirchtrudering vorgeschlagen (siehe Anlagen 10 und 11), die jedoch in ihren Anbindungen lokal weiter zu optimieren ist, um die gewünschten Entlastungseffekte erzielen zu können.

Die Entlastung für die Ortsdurchfahrt Trudering ist in Anlage 12 deutlich zu erkennen.

Lösungen, die den Verkehr zur A 94 hin ableiten, wie z. B. die Sperrung der Straße Am Mitterfeld, stellen wegen der Überlastungen der A 94 keine zu empfehlende Lösung dar. Außerdem wird damit die Problematik der künftig zu erwartenden Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen Berg am Laim / Trudering und der Messestadt Riem mit ihren Gewerbegebieten und vor allem dem Einkaufszentrum Riem-Arkaden nicht gelöst.

Die Verlängerung der Ständlerstraße führt zu einer Entlastung der Wasserburger Landstraße. Wegen dieser Entlastung entstehen für die Süd-/ Westanbindung der Messestadt Riem (siehe Anlagen 13 und 14) mit Verknüpfung über Rappenweg / Schwablhofstraße und Friedenspromenade / Friedrich-Creuzer-Straße positive verkehrliche Effekte. Allerdings ist diese Verknüpfung mit Belastungszunahmen auf der Friedenspromenade / Friedrich-Creuzer-Straße verbunden (siehe Anlage 15).

7.6 Maßnahmenbereich V: Südostanbindung Messestadt Riem (siehe Anlagen 16 bis 18)

Die vollständige Realisierung des Entwicklungsbereiches Messestadt Riem wird in Verbindung mit den im Münchner Osten bzw. angrenzenden Umlandgemeinden ausgewiesenen bzw. in Bau befindlichen Wohn- und Gewerbeentwicklungen zu einem weiteren deutlichen Anstieg der Verkehrsnachfrage führen.

Durch die Schaffung einer zusätzlichen Verbindung mit dem übergeordneten Straßennetz im Südosten des Münchner Umlandes soll die stark auf die direkte Anbindung an die A 94 orientierte Erschließung des Standortes Messestadt Riem zu Entlastungen der Ortsdurchfahrten von Feldkirchen, Ottendichl, Eglfing, Haar und Putzbrunn im Zuge der B 471 sowie zur Entlastung des AK München-Ost führen. Bei Messeveranstaltungen lässt sich mit der Führung des An- und Abreiseverkehrs aus Richtung Süden über die geplante Südostanbindung die Situation am AK München-Ost zusätzlich wesentlich entspannen und der Zufluss zur Messe aus Richtung A 99 Nord deutlich erleichtern.

Wahlweise beginnt die Trasse am Knotenpunkt Ottendichler Straße / Paul-Henri-Spaak-Straße bzw. am südöstlichen De-Gasperi-Bogen, um dann parallel zur A 94 den Ortsteil Ottendichl nordöstlich bzw. Salmdorf südwestlich zu umfahren. Die Trassen werden plangleich mit der B 471 verknüpft. Nach Verschwenkung in Richtung Süden verläuft die Südostanbindung parallel zur A 99, um dann in die Nordwestrampe der AS Haar einzumünden. Wahlweise endet die Trasse mit Anschluss an die B 304 bzw. wird nach Verknüpfung mit dieser nach Süden bis zur OU Putzbrunn fortgeführt.

Die Variante mit Anbindung an den Ottendichler Knoten und Linienführung mit Nordostumfahrung von Ottendichl geht von einer abgekröpften Anbindung der Kreisstraße M 18 an die Südostanbindung aus, um den bereits heute stark belasteten Ottendichler Knoten als vierarmigen Knotenpunkt beizubehalten.

Empfohlen wird eine Führung der neuen Verbindungsstraße zwischen Ottendichler Knoten und AS A 99 Haar bzw. B 304. Die Südostanbindung umfährt nach Verknüpfung mit der B 471 den Ortsteil Ottendichl der Gemeinde Haar im Nordosten (siehe Anlage 16). Eine derartige Südostanbindung der Messestadt Riem entlastet die parallel verlaufenden Auto-

bahnabschnitte der A 94 und A 99 sowie das Autobahnkreuz München-Ost bei Messeverkehr und weist infolge der verhältnismäßig geringen Grundbelastung noch Leistungsreserven für an- und abreisenden Messeverkehr auf (siehe Anlagen 17 und Anlage 18). Der direkte Anschluss an die Kreuzung Ottendichler Straße ermöglicht im Gegensatz zur Verknüpfung mit dem De-Gasperi-Bogen eine günstige Führung des Messeverkehrs von und zu den Stellplätzen des Parkhauses und des Freigeländes im Geradeausverkehr über den Knotenpunkt. Die Prognosebelastungen liegen im Überlagerungsbereich mit der M 18 bei 23.000 Kfz/Tag und im Abschnitt bis zur B 471 bei 15.000 Kfz/Tag. Diese Verkehrsbelastungen erfordern auf Grund der hohen Spitzenbelastungen einen 4-streifigen Ausbau im Überlagerungsbereich bis zur M 18, für die östlich anschließenden Teilabschnitte ist ein 2-streifiger Ausbau ausreichend.

Die Variante einer Kombination der Südostanbindung der Messestadt Riem mit der gemeindlichen Ortsumfahrung von Aschheim / Feldkirchen führt zu einem Anstieg der Grundbelastung auf dem südlichen Abschnitt bis zur AS A 99 Haar. Der zur Messestadt führende Abschnitt erhält keine Zusatzbelastung. Die gemeindliche Ortsumfahrung Aschheim /Feldkirchen leistet nur einen geringen Beitrag zur großräumigen Entlastung auf den Hauptverkehrsstraßen.

Die von den an der B 471 gelegenen Gemeinden verfolgte Autobahnparallele soll vor allem bei Störfällen auf dem Autobahnring und bei Überlastungen die Funktion einer Umleitungsstrecke übernehmen, was bisher von der B 471 geleistet werden muss. Positive lokale Wirkungen sind nur zu erwarten, wenn auch das nachgeordnete Straßennetz darauf abgestimmt ist. Im Rahmen gesonderter Untersuchungen werden Entlastungswirkungen für die B 471 in den Ortsdurchfahrten ermittelt, beispielsweise durch Unterbrechung des Straßenzuges.

Dann stellt sich aber die Frage, ob eine hochbelastete Südostanbindung ihrer Funktion zur Aufnahme des Messeverkehrs noch gerecht werden kann.

Eine Verlängerung der Südostanbindung bis zur Nordumfahrung Putzbrunn ergibt auch kombiniert mit der verlängerten Ständlerstraße nur eine relativ geringe Grundauslastung.

Bei allen untersuchten Planfällen bleibt die B 471 zwischen Feldkirchen, Haar und Putzbrunn sehr hoch belastet. Deshalb wird empfohlen, die Südostanbindung nur bis zur AS A 99 Haar zu führen. Dies setzt aber voraus, dass der Umbau der AS Haar technisch lösbar ist.

Die überwiegend anbaufrei geführte Trasse führt in nur geringem Maße zu Beeinträchtigungen bisher unvorbelasteter Anwohner.

Aus der verkehrswirtschaftlichen Bewertung wird deutlich, dass von einer Südostanbindung der Messestadt Riem schon im durchschnittlichen Tagesverkehr deutliche Nutzen zu erwarten sind.

Durch zusätzliche Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz kann die Effektivität weiter verbessert werden. Ein besonderer Nutzen wird bei Großmessen zu erwarten sein, da dann die Situation am überlasteten AK München-Ost deutlich verbessert wird. Der Ottendichler Knoten mit seinen Fahrstreifen und den verkehrssteuernden Einrichtungen ist ausreichend leistungsfähig.

7.7 Maßnahmenbereich VI: Nordumfahrung Waldperlach (siehe Anlagen 19 bis 21)

Der radial auf Perlach bzw. den Mittleren Ring zuführende Straßenzug der Putzbrunner Straße (St 2079) weist heute im Bereich der Ortsdurchfahrt Waldperlach Verkehrsbelastungen von über 25.000 Kfz / Tag auf.

Die Beeinträchtigungen der angrenzenden Randbebauung sind für Waldperlach hoch, die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes entsprechend niedrig. Das Ganze ist verbunden mit einer hohen Trennwirkung der Verkehrsstrasse und daraus resultierenden Unfallrisiken.

Eine ortsferne Umfahrung (siehe Anlage 19) verläuft zwischen der Münchner Straße im Osten und der Putzbrunner Straße im Westen Waldperlachs. Sie durchquert das Oedenstockacher Holz und tangiert die Wohnbebauung Am Bauernwald. Westlich von Waldperlach schwenkt die Trasse im großen Bogen in die Putzbrunner Straße bzw. deren neue Führung zum Otto-Hahn-Ring ein.

Die ortsnahe Variante wird nach Tangieren der östlichen Teile der Wohnbebauung Am Bauernwald mit entsprechendem Abstand parallel zum Ortsrand geführt, um dann westlich der Sportanlagen auf die Putzbrunner Straße einzuschwenken.

Beide Varianten werden mit einer Verschwenkung der Putzbrunner Straße zum Otto-Hahn-Ring kombiniert. Die Belastung des Straßennetzes mit einer ortsfernen Trassenführung zeigt Anlage 20. Durch eine große Nordumfahrung von Waldperlach (Prognosebelastung 15.000 Kfz/Tag) wird die Putzbrunner Straße in Waldperlach um 11.000 Kfz/Tag entlastet (siehe Anlage 21).

Der Nutzen dieser Entlastung wird auch in der verkehrswirtschaftlichen Bewertung bestätigt, so dass bezogen auf diesen Maßnahmenbereich die Realisierung einer ortsfernen Umfahrung aus verkehrlicher Sicht empfohlen werden könnte.

Die erheblichen Nachteile, wie Eingriffe in den Bannwald und regionalen Grünzug, Verlust von Naherholungsflächen und Abtrennung der Siedlungsflächen von den umgebenden Freiflächen, werden durch die zu erwartenden verkehrlichen Vorteile bzw. die daraus resultierenden Minderungspotenziale nicht kompensiert.

Die positiv bewertete Verlängerung der Ständlerstraße hat für Waldperlach eine ähnlich entlastende Wirkung wie die eigene Ortsumfahrung. Eine Verlängerung der Ständlerstraße entlastet jedoch zusätzlich die Wasserburger Landstraße. Im Falle der Verlängerung der Ständlerstraße kann deshalb auf eine Umfahrung von Waldperlach verzichtet werden.

7.8 Maßnahmenbereich VII: Neue AS A 94 „Hultschiner Straße“ (siehe Anlagen 22 bis 24)

Die Hultschiner Straße fungiert als wichtige innerstädtische Nord-Süd-Verbindung. Eine Anschlussstelle an die A 94 soll insbesondere die Erschließung der bestehenden und geplanten Gewerbeflächen im Bereich zwischen Mittlerem Ring, Töginger Straße und Bahnflächen verbessern (siehe Anlage 22).

Im Rahmen von Detailplanungen sind verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten der Anschlussstelle untersucht worden. Bei Beibehaltung des bestehenden 4-streifigen Ausbauquerschnitts der A 94 wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsströme und der Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz die Realisierung eines symmetrischen halben Kleeblatts mit nord- und südöstlichen Rampen empfohlen.

Bei 6-streifigem Ausbau der A 94 zwischen den Anschlussstellen München-Steinhausen und Feldkirchen-West werden für den Anschluss Parallelrampen gewählt, die plangleich an die Hultschiner Straße anschließen. Die Beibehaltung des bestehenden Brückenbauwerkes erfolgt hier zu Lasten der Stand- bzw. Ein- oder Ausfädelungstreifen. Sowohl der westlich als auch der östlich der Hultschiner Straße gelegene Teilabschnitt der Zamdorfer Straße werden abgehängt und sind nur noch über Blockumfahrung erreichbar.

Die Situation auf der A 94 und den angrenzenden Straßen lässt sich mit Änderungen an den Anschlussstellen allein nicht verbessern. Die Ergebnisse der Be-

wertungsrechnungen zeigen, dass es wenig sinnvoll ist, an der schon hoch ausgelasteten Hultschiner Straße eine zusätzliche Anschlussstelle zu schaffen. Die Belastung der Hultschiner Straße würde zwischen 2.000 und 4.000 Kfz/Tag zunehmen (siehe Anlagen 23 und 24).

Bei einem 6-streifigen Ausbau der A 94 müsste die Anschlussstelle München-Zamdorf wegen der beengten Situation entfallen. Die Anschlussstelle Hultschiner Straße wäre dann Ersatz für die AS München-Zamdorf. Die entsprechenden Flächen sollten deshalb für einen Ausbau reserviert bleiben.

Durch den Wegfall der AS München-Zamdorf ergibt sich eine Entlastung der nördlichen Parallelstraße. Grundsätzlich wäre im Zusammenhang mit einem Ausbau der A 94 zu prüfen, ob nicht ein 5-streifiger Ausbau (3 Fahrstreifen stadteinwärts, 2 Fahrstreifen stadtauswärts) den verkehrlichen Erfordernissen genügt, da der im abendlichen Berufsverkehr aus dem Stadtgebiet abfließende Verkehr zeitlich etwas stärker verteilt ist.

8. Zusammenfassung

Auf den Haupt-Radialstraßen treten Überlastungen im morgendlichen Berufsverkehr stadteinwärts auf. Diese haben erheblichen Schleichverkehr durch das nachgeordnete Netz und die Wohngebiete zur Folge. In der abendlichen Hauptverkehrszeit beschränkt die Kapazität der Isarbrücken und der Kreuzungen mit dem Mittleren Ring den Verkehrsstrom stadtauswärts, so dass es stadtauswärts auf den Radialstraßen im Untersuchungsbereich zu keinen größeren Problemen kommt.

Auf den Tangentialstraßen treten auch tagsüber bereits Überlastungen an den maßgebenden Knoten auf, da wegen neuer Wohngebiete die Fahrten des täglichen Bedarfs überproportional zunehmen.

Das vorhandene Netz der Haupterschließungsstraßen ist nicht entsprechend der allgemeinen Bebauung erweitert worden, so dass die früher einmal vorhandenen Kapazitätsreserven aufgebraucht sind und es immer häufiger zu Überlastungen und Staus auch außerhalb der Berufsverkehrszeiten kommt.

Die Untersuchung des ÖV zeigt, dass die überwiegend tangential verlaufenden Maßnahmen weitgehend unabhängig von den Maßnahmen des MIV sind. Auf der Grundlage eines als Maximalszenario definierten Verkehrsangebotes des öffentlichen Verkehrs erfolgte eine überschlägige Abschätzung der potenziellen Verlagerungswirkungen vom MIV zum ÖV.

Die Ergebnisse dieser Abschätzungen verdeutlichen, dass die zu erwartenden Verlagerungen vom MIV zum ÖV als gering einzustufen sind und auf die geplanten Maßnahmen des MIV keinen maßgeblichen Einfluss haben.

Insgesamt wurden 35 Maßnahmen im Straßennetz des Münchner Ostens untersucht. Diese Maßnahmen wurden räumlich differenzierten Maßnahmenbereichen zugeordnet. Innerhalb der Maßnahmenbereiche wurden unterschiedliche Planfälle definiert, an Hand derer die zu erwartenden Wirkungen aufgezeigt wurden.

Nachfolgend werden die untersuchten Maßnahmenbereiche entsprechend ihrer verkehrlichen / verkehrswirtschaftlichen Wertung in aufsteigender Reihenfolge aufgeführt:

Verlagerung des Mittleren Rings im Bereich Chiemgaustraße

Die Verlagerung des Mittleren Rings ist auf der Grundlage der in dieser Untersuchung durchgeführten Verkehrsmodellrechnungen nicht abschließend zu bewerten. Von entscheidender Bedeutung sind bei einer Verlagerung des Mittleren Rings die entstehenden Knotenpunktsituationen. Es sind

Detailuntersuchungen auf der Basis von Spitzenstundenbetrachtungen notwendig, für die erheblichen Um- und Ausbaumaßnahmen sind Detailentwurfsplanungen erforderlich.

Nordumfahrung Waldperlach

Die erheblichen Nachteile wie Eingriffe in den Bannwald und regionalen Grünzug, Verlust von Naherholungsflächen und Abtrennung der Siedlungsflächen von den umgebenden Freiflächen werden durch die zu erwartenden verkehrlichen Vorteile einer Nordumfahrung Waldperlach nicht kompensiert.

Die positiv bewertete Verlängerung der Ständlerstraße hat für Waldperlach eine ähnlich entlastende Wirkung. Deshalb kann im Falle der Verlängerung der Ständlerstraße auf eine Nordumfahrung von Waldperlach verzichtet werden.

Neue Anschlussstelle „Hultschiner Straße“ an der A 94

Die Situation auf der A 94 und den angrenzenden Straßen lässt sich mit Änderungen an den Anschlussstellen nicht verbessern. Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass es wenig sinnvoll ist, an der schon stark ausgelasteten Hultschiner Straße eine zusätzliche Anschlussstelle zu schaffen.

Bei einem 6-streifigen Ausbau der A 94 müsste die AS München-Zamdorf wegen der beengten Situation entfallen. Eine neue AS Hultschiner Straße wäre dann Ersatz für die AS München-Zamdorf. Die entsprechenden Flächen sollten deshalb für einen Ausbau reserviert bleiben.

Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem

Die Messestadt Riem wird einschließlich Riem-Arkaden und Gewerbegebiete zusätzlich zum Messeverkehr ein Verkehrsaufkommen von 45.000 Kfz-Fahrten/Tag erzeugen.

Dieser erhebliche Zusatzverkehr und die bestehenden Überlastungen im Ortszentrum von Trudering erfordern eine zusätzliche, die vorhandenen Straßen entlastende Verkehrsinfrastruktur in Richtung Süden. Es wird eine Lösung mit einer Ostumfahrung von Kirchtrudering vorgeschlagen.

Lösungen, die den Verkehr zur A 94 hin ableiten, wie z. B. die Sperrung der Straße Am Mitterfeld, sind wegen der Überlastungen auf der A 94 nicht zu empfehlen und widersprechen der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Messestadt Riem und den Stadtteilen Trudering und Berg am Laim.

Südostanbindung Messestadt Riem

Aus der verkehrswirtschaftlichen Bewertung wird deutlich, dass von einer Südostanbindung der Messestadt Riem schon im durchschnittlichen Tagesverkehr deutliche Nutzen zu erwarten sind. Durch zusätzliche Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz kann die Effektivität weiter verbessert werden. Ein besonderer Nutzen wird bei Großmessen zu erwarten sein, da dann der Verkehr unabhängig von der Situation am Autobahnkreuz München-Ost besser zu- bzw. abfließen kann.

Südanbindung Perlach

Die Südanbindung Perlach sollte, wie im Bezugsfall vorausgesetzt, realisiert werden, da sie erhebliche entlastende Wirkungen hat und gleichzeitig die Erschließung der neuen Gewerbeflächen sicherstellt. Eine gute Ergänzung stellt die verschwenkte Führung der Unterhachinger Straße zur neuen Bahnquerung Fasangartenstraße dar.

Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum

Die in den Außenraum verlängerte Ständlerstraße trägt in hohem Maße zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im

Münchner Osten bei. Sowohl die Putzbrunner Straße als auch die Wasserburger Landstraße werden spürbar entlastet.

Der Belastungsreduktion der betroffenen Anwohner dieser Straßenzüge steht andererseits ein erheblicher Eingriff in die siedlungsnahen Freiräume mit den bestehenden Wegebeziehungen gegenüber. Ob die Zerschneidung bisher zusammenhängender stadtnaher Natur- und Erholungsflächen in diesem Bereich einen nicht ausgleichbaren Eingriff darstellt, muss in den zur Realisierung erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren untersucht werden.

Trotz des Eingriffs in Natur und Landschaft überwiegen deutlich die verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Nutzen einer Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum. Es wird deshalb empfohlen, die Ständlerstraße als einbahnige Straße in der Trasse der Hochspannungsleitung zu verlängern, um die Eingriffe in den Waldbestand zu minimieren.

9. Anlagen

- Anlage 1: Südanbindung Perlach, Planfall 1.2
- Anlage 2: Südanbindung Perlach – Planfall 1.2 zusätzlich: verschwenkte Unterhachinger Straße westlich Gewerbegebiet Brauerei, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 3: Südanbindung Perlach – Planfall 1.2 zusätzlich: verschwenkte Unterhachinger Straße westlich Gewerbegebiet Brauerei, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 4: Verlängerte Ständlerstraße, Planfall 2.2
- Anlage 5: Verlängerte Ständlerstraße – Planfall 2.2, verlängerte Ständlerstraße mit AS A 99 mit Anbindung zur Friedenspromenade, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 6: Verlängerte Ständlerstraße – Planfall 2.2, verlängerte Ständlerstraße mit AS A 99 mit Anbindung zur Friedenspromenade, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 7: Verlagerung des Mittleren Rings, Planfall 3.1
- Anlage 8: Verlagerung Mittlerer Ring - Planfall 3.1 mit Beruhigung der Chiemgaustraße und Mittlerer Ring auf Ständlerstraße, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 9: Verlagerung Mittlerer Ring - Planfall 3.1 mit Beruhigung der Chiemgaustraße und Mittlerer Ring auf Ständlerstraße, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 10: Süd-/ Westanbindung Messestadt Riem, Planfall 4.1
- Anlage 11: Süd-/ Westanbindung Messe – Planfall 4.1 mit Ortsumfahrung Kirchtrudering, sonst wie Bezugsfall, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 12: Süd-/ Westanbindung Messe – Planfall 4.1 mit Ortsumfahrung Kirchtrudering, sonst wie Bezugsfall, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 13: Verlängerte Ständlerstraße, Planfall 2.4
- Anlage 14: Verlängerte Ständlerstraße – Planfall 2.4 mit Anbindung zur Friedenspromenade und Ortsumfahrung Kirchtrudering, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 15: Verlängerte Ständlerstraße – Planfall 2.4 mit Anbindung zur Friedenspromenade und Ortsumfahrung Kirchtrudering, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 16: Südostanbindung Messestadt Riem, Planfall 5.1
- Anlage 17: Südostanbindung Messe - Planfall 5.1 ab Kreuzung Ottendichler Str. nördliche Trasse über B 471 entlang A 99 bis AS Haar, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 18: Südostanbindung Messe - Planfall 5.1 ab Kreuzung Ottendichler Str. nördliche Trasse über B 471 entlang A 99 bis AS Haar, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015

- Anlage 19: Nordumfahrung Waldperlach, Planfall 6.1
- Anlage 20: Nordumfahrung Waldperlach - Planfall 6.1, siedlungsferne Trasse mit Verschwenkung der Putzbrunner Straße zum Otto-Hahn-Ring, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 21: Nordumfahrung Waldperlach - Planfall 6.1, siedlungsferne Trasse mit Verschwenkung der Putzbrunner Straße zum Otto-Hahn-Ring, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015
- Anlage 22: Neue AS A 94 „Hultschiner Straße“, Planfall 7.3
- Anlage 23: Neue AS Hultschiner Straße - Planfall 7.3, AS M-Hultschiner Str. statt AS M-Zamdorf; A 94 ab Vogelweideplatz 6streifig, Prognose 2015 in 1000 Kfz/Tag
- Anlage 24: Neue AS Hultschiner Straße - Planfall 7.3, AS M-Hultschiner Str. statt AS M-Zamdorf; A 94 ab Vogelweideplatz 6streifig, Veränderung zu Prognose-Bezugsfall 2015