

Regionale Verkehrskonferenz des RVP München am 2. Dezember 2004

Gespräch über Verkehrskonzepte, Ideen und Probleme

Aus der Sicht des Straßenbaus von MDirig Entorf, OBB

1. Verkehrsbelastungen der Autobahnen sowie Pendlerströme

- Pendlerströme nach dem Verkehrsentwicklungsplan der LHSt

Über 1 Million Pendler insgesamt, davon über die Hälfte mit dem Auto

Die Siedlungsentwicklungen in München und vor allem im Umland werden bis 2015 sowohl zu mehr als auch zu längeren Wegen führen.

Dadurch werden die Pendler (MIV) und ÖPNV um etwa 10 % zunehmen.

- Verkehrsbelastungen der Autobahnen A 9 und A 99

Die A 9 ist mit täglich rd. 150 000 Kfz/24h die stärkst belastete Autobahn in Deutschland mit weiter steigender Tendenz.

Die Ostring der A 99 hat im Jahresdurchschnitt die 115.000 Kfz/24h erreicht.

Der Nordabschnitt der A 99 liegt bei knapp 90.000 Kfz/24h.

Diese enormen Verkehrsbelastungen sind sowohl auf Grund der Pendlerströme als auch der überregionalen bzw. internationalen Verkehrsbeziehungen bedingt.

Im AK München Nord sind auf den bereits stark belasteten Autobahnabschnitten zusätzlich die Verkehrsströme der Allianz-Arena abzuwickeln.

- Staubrennpunkte

A 8 West wegen des vierstreifigen Querschnitts und fehlender Standstreifen

A 9 München bis Allershausen (Hollledau) bes. im Berufs- und Ferienverkehr

A 99 Ostring (Ferienzeit)

A 92 AK Neufahrn bis Flughafen

2. Projekte der Autobahnen

- A 9 München — AK Neufahrn mit Stadionerschließung

Zur dringenden Verbesserung der Leistungsfähigkeit und aus Anlass der WM 2006 wird die A 9 nördlich München vorrangig ausgebaut. Im Abschnitt zwischen AK Neufahrn und AK München-Nord achtstreifig und zwischen AK München-Nord und AS M. - Frankfurter Ring sechsstreifig.

ALLIANZ-Arena: 66.000 Zuschauer
22.000 mit U-Bahn
16.000 mit Bussen auf 350 Stellplätzen
28.000 mit Pkw auf 11.000 Stellplätzen

Die Erschließung des neuen Fußballstadions erfolgt über die umzubauende AS M. - Fröttmaning an der A 9 und einen neuen Halbanschluss an die A 99. Angesichts der Stadioneöffnung im Mai 2005 und der WM im Juni/Juli 2006 stehen die notwendigen Baumaßnahmen unter großem Zeitdruck.

Die Bauarbeiten sind in allen Abschnitten voll im Gange und liegen im Zeitplan. Die Verkehrsfreigabe der Stadionanbindung wird im Mai 2005 rechtzeitig vor Stadioneöffnung erfolgen. Der 8- bzw. 6-streifige Ausbau der A 9 wird bis Ende 2005 durchgehend fertig gestellt.

Die straßenbaulichen Maßnahmen werden durch ein Verkehrsleitsystem ergänzt, welches für die Zufahrtsrouten zum Stadion ebenfalls rechtzeitig vor der Fußball-WM fertig gestellt wird. Die Kosten der Neu- und Ausbaumaßnahmen belaufen sich auf insgesamt 109 Mio. Euro, wovon rd. 26 Mio. Euro von der LHM zu tragen sind. Die Finanzierung des Bundesanteils ist gesichert (Vorwegabzug FStr. -Haushalt).

- A99 Autobahnring München — Abschnitte West

Der Westabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen der Anschlussstelle München-Lochhausen (südlich der A 8) und der A 96 München - Lindau ist seit Sommer 2000 in Bau. Das 6,2 km lange Autobahnstück, mit dem fast 2 km langen Tunnel Aubing, wird voraussichtlich Ende 2005 für den Verkehr freigegeben. Die Gesamtkosten des Projekt betragen rd. 170 Mio. Euro.

- A 8 West Ulm — München

Der dringend notwendige sechsstreifige Ausbau der Vorkriegsautobahn A 8 Ulm —München ist mit Kosten von rd. 550 Mio. Euro über den regulären Fernstraßenhaushalt kurzfristig nicht finanzierbar. Er soll deshalb als Pilotprojekt für Betreibermodelle zum sechsstreifigen Ausbau vorhandener Autobahnen (so genannte A-Modelle) durchgeführt werden.

Bayern ist hier Meinungsführer für die Bundesrepublik. Wir setzen alles daran, noch in diesem Jahr den Abschnitt Augsburg — München im Zuge der Autobahn A 8 als bundesweit ersten Pilotabschnitt auszuschreiben. Das Baurecht liegt für die gesamte Strecke vor. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2009 geplant.

Der Abschnitt Ulm — Augsburg soll bis 2010 fertig gestellt werden.

- A 94 Forstinning — Ampfing

Die A 94 ist eine wichtige großräumige Ost-West-Achse - insbesondere nach der EU-Osterweiterung.

Von insgesamt 150 km zwischen München und Pocking sind derzeit rd. 50 km der A 94 fertig gestellt, 20 km sind derzeit im Bereich Mühldorf in Bau (Fertigstellung 2006).

Von besonderer Bedeutung für den Bereich des RPV ist der 38 km lange Abschnitt zwischen Forstinning und Heldenstein.

Der Abschnitt Forstinning — Pastetten ist beklagt und soll im Frühjahr 2005 vor dem VGH behandelt werden. Die beiden weiteren Abschnitte sind noch in der Planfeststellung (Tekturen wegen NATURA 2000).

3. Flughafentangente Ost (FTO)

Entwicklungen und Prognosen der Fluggäste (vom StMWIVT erfragt)

1992	12 Mio.
2003	24 Mio.
2015	45Mio.
Kapazität beider Terminals	50 Mio.

Mit dem Bau der FTO soll eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung östlich des Münchener Flughafens zwischen der A 92 München — Deggendorf und der A 94 München — Passau hergestellt und damit die Flughafenanbindung aus Richtung Osten erheblich verbessert werden.

Das Vorhaben ist in der 1. Dringlichkeit des Ausbauplans für die Staatsstraßen.

Die 27 km lange Strecke wird in 6 Bauabschnitten gebaut.

- Die drei nördlichen Bauabschnitte bis zur St 2082 sind bereits unter Verkehr.
- Die drei noch zu bauenden Abschnitte IV bis VI kosten knapp 50 Mio. E.

Der BA IV soll als Public-Private-Partnership-Maßnahme (PPP) gebaut werden (vollziehbares Baurecht liegt vor)

Hierbei werden neben dem Bau auch die Finanzierung und die Erhaltung der Straße auf 25 Jahre an einen Unternehmer vergeben.

t

4. Verkehrsmanagement

Eine unverzichtbare Rolle beim Betrieb der Straßeninfrastruktur hat in den letzten Jahren die Verkehrstelematik übernommen. Die Anwendung der Verkehrstelematik leistet einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und der Optimierung des Gesamtsystems.

Auch im Großraum München im Übergangsbereich zwischen Stadt und Region ist ein Ausbau des Straßennetzes, wie er für eine störungsfreie Verkehrsabwicklung notwendig wäre, aus finanziellen und umweltpolitischen Gründen nicht möglich.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse hat deshalb der Freistaat Bayern im Rahmen des Kooperativen Verkehrsmanagements im Großraum München“ in mehreren Forschungs- und Entwicklungsprojekten gemeinsam mit der Landeshauptstadt und Partnern aus der Industrie und der Wissenschaft beispielhafte Anwendungslösungen entwickelt, mit dem Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien den Verkehr zuständigkeitsübergreifend zu lenken und zu leiten und insgesamt besser zu organisieren.

Als bisher letztes Projekt wurde Ende 2003 „MOBINET“ erfolgreich abgeschlossen, in dem mit maßgeblicher Förderung durch das BMBF z. B. mit der graphischen „Netzinfo-Tafel“ an der A 94, der „Sektorsteuerung-West“ vor dem Dreieck Eschenried und den „Ring info-Tafeln“ an den Autobahnenden A 95 und A 96 vor dem Mittleren Ring für den Kfz-Verkehr die Möglichkeit geschaffen wurde, Verkehrsstaus auszuweichen.

Durch die Vernetzung der neuen Verkehrsmanagementzentrale der Stadt mit der Verkehrsrechnerzentrale der Autobahndirektion wurden in MOBINET darüber hinaus die technischen Voraussetzungen hergestellt, die Verkehrsdaten zuständigkeitsübergreifend auszutauschen und abgestimmte Steuerungsstrategien zu verwirklichen.

Von Seiten des Freistaats wollen wir das kooperative Verkehrsmanagement zwischen Stadt und Land auch nach MOBINET weiterführen und dabei die dort entwickelten Systeme und Verfahren optimieren und ausbauen.