

Regionale Verkehrskonferenz des RVP München am 2. Dezember 2004
Podiumsdiskussion mit St Schmid: Was tun?
Eingangstatement zur Sinnhaftigkeit des Straßenbaus

1. Ist der Bau von neuen Straßen wirklich das Rezept, um der Verkehrslawine zu begegnen?

Die Mobilität ist ein Grundbedürinis der Menschheit.

Dazu braucht es auch Straßen, die der Hauptverkehrsträger sind und auch bleiben werden.

In Deutschland werden zurzeit rund 90 % der Verkehrsleistungen im Personenverkehr und rund 70 % im Güterverkehr auf der Straße abgewickelt.

Bei dieser Größenordnung kann man auch von „AUTO-Mobilität“ sprechen.

Welche Voraussetzungen bedingen Mobilität?

Ware der Zuwachs des Straßennetzes die Basis für den Fahrzeugbestand, dann dürften wir heute nur etwa ein Zehntel der Fahrzeuge haben.

Die Mobilität ergibt sich vor allem aus der Wirtschaftsleistung - und das Weltweit!

- Erstaunlicherweise ist diese Abhängigkeit nicht reversibel d.h. bei rückläufiger Wirtschaftsleistung nehmen die Verkehrsleistungen dennoch zu. Dies können wir ja auch bei uns feststellen.

FAZIT:

- Der Straßenbau und insbesondere die Autobahnen helfen den Verkehrsbedarf zu bewältigen.
- Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Schiene wenigstens den prognostizierten Zuwachs des Straßengüterverkehrs übernehmen könnte. Dazu müsste jedoch ihre bisherige Transportleistung verdoppelt werden
- Selbst die Bundesregierung kommt in ihrem Verkehrsbericht 2000 zu der ein- deutigen Feststellung, dass trotz milliardenschwerer Investitionen in das Schienennetz auf absehbare Zeit die Schiene ihre Güterverkehrsleistung nicht Nennenswert erhöhen kann.

2. Welche Möglichkeiten gibt es sonst (noch)?

Die Verkehrstelematik kann besonders in Ballungsräumen die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme erhöhen und das Gesamtsystem aus den verschiedenen Verkehrsträgern optimieren.

Zwischen Landeshauptstadt München und Umland haben wir mit MOBINET das kooperative Verkehrsmanagement aufgebaut.

Damit wurde die neue Verkehrsmanagementzentrale der Stadt mit der Verkehrsrechnerzentrale der Autobahndirektion vernetzt.

Dies ermöglicht:

- die Verkehrsdaten zuständigkeitsübergreifend auszutauschen und
- abgestimmte Steuerungsstrategien zu verwirklichen.

Folgende Maßnahmen haben die Verkehrsabwicklung wesentlich verbessert:

- die graphische „Netzinfo-Tafel“ an der A 94
- die „Sektorsteuerung-West“ vor dem Dreieck Eschenried
- die „Ringinfo-Tafeln“ an den Autobahnenden A 95 und A 96

Die bis jetzt entwickelten Systeme und Verfahren wollen wir gemeinsam optimieren und ausbauen.

In einem Ballungsraum wie München mit insgesamt 2,2 Mio. Einwohnern ist ein gut funktionierender ÖPNV Grundvoraussetzung, um eine ausreichende Mobilität des Personenverkehrs gewährleisten zu können.

Von den über 1 Million Pendlern benutzt fast die Hälfte den ÖPNV. Dies ist bereits ein gutes Ergebnis, das mit weiteren Investitionen noch verbessert werden kann und muss (u.a. Transrapid!).

Autobahnsüdring A 99— Stand und Prognose

1. Ausgangslage

- Der Bayerische Landtag hat mit Beschluss vom 24. Oktober 2002 (Drs.14/1 0554) die Staatsregierung aufgefordert, die Aufnahme des BAB-Südrings München in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zu beantragen sowie eine Machbarkeitsstudie und verkehrswirtschaftliche Untersuchung in Auftrag zu geben.
- In der vom Bundeskabinett beschlossenen Fassung des BVWP 2003 war der Südabschnitt des Autobahnringes in den „Weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft.
- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat im Juli 2003 dem von der bayerischen Straßenbauverwaltung beantragten Projekt für eine großräumige Verkehrsuntersuchung und Machbarkeitsstudie zur Schließung des Autobahnringes A 99 grundsätzlich zugestimmt. Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe machte die in Aussicht gestellte Kostenbeteiligung allerdings von der Einstellung des Autobahnsüdringes in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen abhängig.

2. Konsequenzen aus dem Bedarfsplan vom 4. Oktober 2004

- A99 Autobahnsüdring nicht im neuen Bedarfsplan enthalten Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 4. Oktober 2004 ist der Autobahnsüdring der A99 nicht aufgenommen worden. Dies wurde auf Antrag der Fraktion Bündnis 90! Die Grünen mit Hilfe der Mehrheit der Regierungskoalition beschlossen. Für den Bedarfsplan, wurde von uns eine weitgehend im Tunnel bzw. in Tieflage geführte Trasse des Südrings angemeldet und bewertet (Nutzen/Kosten = 1,9), die zu wesentlich geringeren Auswirkungen Umwelt geführt hätte als eine ebenerdig geführte Trasse.
- Keine Planungen für den Autobahnsüdring zulässig Aufgrund des vom Parlament nicht anerkannten Bedarfs für den Autobahnsüdring, ist für das Vorhaben keine

Planrechtfertigung gegeben. Dadurch ist es der Straßenbauverwaltung grundsätzlich versagt, das Projekt weiter zu betreiben.

- Politische Konsequenzen für die Landeshauptstadt und das Umland Sowohl für die Landeshauptstadt München wie auch für die südlich gelegenen Kommunen bleiben die derzeit unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Süden von München durch den nicht vorhandenen Autobahnring bis auf weiteres ungelöst.

Inwieweit der von einigen Kommunen geforderte Ausbau des Mittleren Ringes für eine Abhilfe sorgen könnte, ist wegen der nicht vorhandenen Untersuchungen auch nicht ansatzweise zu beurteilen.

Messeanbindung Riem (B 471)— Stand und weiters Vorgehen

Ist es überhaupt sinnvoll, parallel zur Autobahn neue Straßen zu bauen?

1. Begründung für parallele Straßen zu Autobahnen

Autobahnen dienen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr. Daneben werden gerade in Ballungsräumen Autobahnen natürlich auch von regional orientierten Verkehrsteilnehmern genutzt. Probleme treten auf, wenn eine Autobahn überlastet ist. Verkehrsteilnehmer mit regionalen Zielen verfügen meist über gute Ortskenntnisse und weichen dann auf das nachgeordnete Straßennetz aus.

Besonders augenfällig ist diese Problematik im Münchner Osten. Hier sind die A 94 und die A 99 häufig überlastet. Hinzu kommt, dass die Neue Messe München und die Messestadt Riem im Endausbau ein tägliches Verkehrsaufkommen von 75.000 Kfz haben werden, bei Großmessen bis zu 90.000 Kfz/Tag. Da die Anbindung bisher fast ausschließlich über die A 94 und A 99 erfolgt, wird die Verkehrssituation auf diesen Autobahnen weiter verschärft. Dabei wird auch der achtstreifige Ausbau der A 99, der nur zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar im Vordringlichen Bedarf enthalten ist, nur eine gewisse Kapazitätsverbesserung bringen. Der regional orientierte Verkehrsteilnehmer wird daher weiter als Ausweichstrecke die parallel zur Autobahn verlaufende B 471 bzw. die Kreisstraße M 18 benutzen. Die im Zuge dieser Straße liegenden Ortsdurchfahrten werden nach einer Prognose für das Jahr 2020, auch bei achtstreifigem Ausbau der A 99, mit bis zu 21.000 Kfz/Tag belastet. Durch die Parallelstraße und einen entsprechenden Rückbau der B 471 können die Ortsdurchfahrten bis zu 86 % vom Verkehrsaufkommen entlastet werden. Dies zeigt deutlich, dass der Bau einer neuen Straße parallel zu einer Autobahn durchaus sinnvoll sein kann.

Schlussrunde: Wichtigsten Projekte des Straßenbaus

- A 9 München — AK Neufahrn
Sechs- bzw. achtstreifiger Ausbau bis Ende 2005
mit Stadionerschließung bis Mai 2005
- A99 Autobahnring München — Abschnitte West bis Ende 2005
- A 8 West Ulm — München sechsstreifiger Ausbau als Betreibermodell
- A 94 Forstinning — Ampfing
- Flughafentangente Ost (FTO)
- Verkehrstelematik intensivieren