



**WÜRMTALGEMEINDEN
GRÄFELFING PLANEGG**

**GESAMTVERKEHRSKONZEPT
WÜRMTAL**

**Fortschreibung
Teilkonzept
KFZ-Verkehr
Straßennetz**

**Ergebnisse von
Planfallberechnungen**

**Planfallberechnungen:
Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak
München**

Stand: September 2008

STRASSENNETZ WÜRMTAL

Ergebnisse der Planfallberechnungen

Anlass:

In den Würmtal-Gemeinden Gräfelfing und Planegg gibt es seit Jahren Planungsüberlegungen zu einer Neuführung der ST2063.

Die aktuell weitestgehende sieht eine Umgehungsstraße der Gemeinden Gräfelfing und Planegg zwischen der Stadtgrenze in München-Pasing bis zur ST2344 zwischen Neuried und Planegg vor. Umfassende planerische Überlegungen und Planfallberechnungen hierzu wurden in der

Verkehrsuntersuchung Nördliches Würmtal

in einer Auftragsgemeinschaft von TRANSVER GmbH, München, dem Büro für Ortsplanung und Bauleitplanung, Dipl.-Ing. Müller-Diesing, Inning sowie unter Mitarbeit von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München in den Jahren 2003 und 2004 vorgelegt.

Offene Probleme dieser Untersuchung waren die Weiterführung der Straße in Richtung Süden, sowie die verkehrlichen Wirkungen für einzelne Nachbargemeinden.

Weil INGEVOST, Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg, Planegg alle fünf Würmtalgemeinden in dem Raum verkehrsplanerisch berät, wurden im Rahmen gesamtverkehrsplanerischer Ansätze für diesen Bereich des Würmtals weitergehende Straßennetzkonzepte entwickelt.

Der zwischenzeitlich realisierte Lückenschluss der A99 (West) zwischen den Autobahnen München-Stuttgart (A8) und München-Lindau (A96) hat eine Aktualisierung der Datengrundlagen erforderlich gemacht, die bisher nur modellhaft abgebildet waren.

Eine im Frühjahr 2008 von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zu einem Lückenschluss der A99 (Süd) zwischen den Autobahnen München-Lindau (A96) und München-Salzburg (A8) mit einer Verknüpfung zumindest der Autobahn München-Garmisch (A95) hat eine aktuelle Prognose-0-Fall-Berechnung erforderlich gemacht.

Die Gemeinden Gräfelfing und Planegg haben INGEVOST den Auftrag erteilt, aufbauend auf Planfallberechnungen, die Prof. Dr.-Ing. Kurzak im Kontext dieses Auftrages durchgeführt hat, die verkehrlichen Wirkungen o.g. Straßennetzfortschreibungen darzustellen.

Das Ergebnis wird mit diesem Kurzbericht dokumentiert.

Grundlagen der Planfallberechnungen:

Die Planfallberechnungen basieren auf dem **Verkehrsmodell München**, das von Prof. Dr.-Ing. Kurzak kontinuierlich fortgeschrieben wird und in das auch jüngste Erhebungsergebnisse durch INGEVOST in den Würmtalgemeinden Eingang gefunden haben.

Als Analysezeitpunkt ist die Situation fixiert, zu der die A99 (West) realisiert war und auch die ersten Grundstücke im Gewerbegebiet Freiham besiedelt waren.

Jahresmäßig lässt sich die Analyse mit dem Zeitraum 2006 / 2007 beschreiben.

Der Horizont für die Prognoseberechnungen ist das Jahr **2025**.

Für das Stadtgebiet in München bedeutet dies die faktische Umsetzung des am 15. März 2006 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplanes, insbesondere was die Strukturdaten betrifft, aber auch die Netzkonzeption der Hauptverkehrsstraßen.

Im relevanten Untersuchungsumgriff bedeutet dies, dass die Realisierung aller drei Tunnelabschnitte des Mittleren Ringes (auch Luise-Kiesselbach-Platz), die „Nordumfahrung Pasing“, die „Spange Silberdistelstraße“ sowie die „Verlängerung der Stäblistraße“ im Modellnetz enthalten sind.

In den Würmtal-Gemeinden sind die Ostumfahrung von Neuried im Zuge der M4 und die daraus folgenden Änderungen in dem nachgeordneten Straßennetz berücksichtigt.

An strukturellen Vorgaben aus den Würmtalgemeinden sind deren „natürliche“ Entwicklung sowie die Vorhaben in Martinsried (Universität + AEZ etc.), im Gewerbegebiet Lochhamer Schlag in Gräfelfing und in der KIM in Krailling beinhaltet.

Der Raum dieser Verkehrsuntersuchung erstreckt sich von der A96 im Norden über die Waldwiesenstraße / Tischlerstraße im Osten, die Gemeinden Neuried und Krailling im Süden bis zur KIM und der Anschluss-Stelle Germering-Süd im Westen.

Die einzelnen Planfälle wurden für den gesamten Bereich der „Verkehrsuntersuchung Außenraum München“ (VAM) berechnet, dargestellt ist lediglich der o.g. Ausschnitt. Die größer umgriffliche Berechnung ist erforderlich, um die gegenseitigen Abhängigkeiten wiedergeben zu können.

Die dargestellten Mengen spiegeln das Verkehrsgeschehen eines sog. **durchschnittlichen Werktages** in den Sommermonaten wider. Hierbei sind Freizeit-, Erholungs- und Urlauberverkehrsströme besonderer Natur **nicht** berücksichtigt.

INGEVOST lässt sich nicht für die Ergebnisse im Einzelnen zur Verantwortung ziehen.

Die Darstellungen basieren auf Ergebnissen, die mit „März 2008“ datiert sind.

Planfälle für das Straßennetz:

Folgende Planfälle wurden berechnet bzw. liegen vor:

- „Analyse 2008 (ohne ST2063neu)“
 - „Nullfall 2025 (ohne ST2063neu“
d.h. Prognose-Nullfall ohne Straßennetzergänzungen im Untersuchungsraum
 - „Amtslösung“ (Planfall 4):
ST2063 neu zwischen der Stadtgrenze in Pasing bis zur ST2344 (Planegg-Neuried),
Verschiebung der AS Gräfelfing an die A96 in die Achse der ST2063 neu (Auflösung der alten AS)
sowie mit entsprechenden Netzanpassungen innerhalb des Gewerbegebietes Lochhamer Schlag
und Straßennetzanbindungen von Martinsried und mit M21
 - „Planfall Verkehrsnetz Würmtal“ (8F)
mit folgenden Netzmodifizierungen gegenüber der „Amtslösung“:
 - Sperrung der M21 zwischen der Sanatoriumstraße und der AS Germering-Süd (A96)
mit folgenden Ergänzungen:
 - „Bypass M21“ mit Straßenverbindungen zwischen der AS Germering-Süd und der
Germeringer Straße bzw. der Sanatoriumstraße und der Germeringer Straße
 - Aufhebung der Pentenrieder Straße zwischen der Germeringer Straße und der
Fischerfeldstraße
 - Aufhebung des Abschnittes der Straße Neue Germeringer Straße zwischen der Straße
„Am Forst“ und dem nördlichen Bypass-Abschnitt.
 - Verlängerung der ST2063 neu bis zur M4 zwischen Neuried und Gauting
(als Komplettierung einer Südumfahrung von Neuried im Zuge der ST2344)
mit folgenden Ergänzungen:
 - Sperrung des Haderner Weges in Neuried ab der nördlichen Bebauungsgrenze bis zur
Sauerbruchstraße
 - Sperrung der Fürstenrieder Straße in Planegg zwischen der Bebauungsgrenze und der
Zufahrt zur Kiesgrube Glück
 - Sperrung der Münchener Straße (ST2344 alt) zwischen der Zufahrt zum Wertstoffhof
und der Einmündung der Fürstenrieder Straße in die ST2344 alt
- Im einzelnen sind vorgenannte Planungsansätze in nachstehender Abbildung dargestellt.

Der Planfall „**Verkehrsnetz Würmtal**“ setzt - insbesondere im Straßenzug ST2063 neu - ausreichende Streckenkapazitäten und Kapazitäten an den einzelnen Knotenpunkten voraus.

Konsequent umgesetzt führt er zu einer Verkehrsverlagerung auf die A96 zwischen den Anschluss-Stellen **Germering-Süd** und **Gräfelfing** in der Größenordnung von bis zu ca. 5.000 KFZ/d_w.

Die Verkehrsentlastungen in Gräfelfing auf der Pasinger Straße fallen deutlich höher aus als in der Amtslösung, sodass dort der Charakter einer Sammelstraße entstehen kann.

Der Straßenzug Planegger Straße in Gräfelfing und Pasinger Straße in Planegg erreicht eine Verkehrsminderung von deutlich über 60%; sie würde noch deutlicher (über 75%) ausfallen, wäre das Gewerbegebiet Steinkirchen nicht an diesen Straßenzug angeschlossen.

Der Straßenzug Germeringer Straße in Planegg wird trotz Bypass ebenfalls um bis zu 60% entlastet.

Der Bypass selber hat die erwarteten entlastenden Funktionen in Germering für die Straßen

Am Forst und in Krailling für die **Pentenrieder Straße**, für die so Verkehrsbelastungen zu erwarten sind, die unter den heutigen liegen.

Trotz Sperrung der Fürstenrieder Straße in Planegg wird es auf der Münchener Straße zu deutlich geringeren Verkehrsmehrungen als in dem Planfall **Amtslösung** kommen.

Durch den Lückenschluss zwischen der ST2344 in Höhe Martinsried und der M4 südlich von Neuried überlagern sich zwei verkehrliche Wirkungen:

- Von dem Straßenzug durch das bebaute Würmtal zwischen Krailling und Gauting wird Verkehr auf die M4 verlagert (die durch den Wald geht) und so die bebauten Bereiche um ca. ¼ des derzeitigen Verkehrs entlastet.
- In Neuried ist auf der hoch belasteten Ost-West-Verbindung eine Verkehrsreduzierung um mehr als 75% auf Belastungswerte zwischen 5.000 und 7.500 KFZ/d möglich. Die heutige Trennwirkung dieses Straßenzuges wird so aufgehoben.

Einzelheiten zu den obigen textlichen Ausführungen sind im Anschluss an den Textteil den Plänen

Verkehrliche Wirkungen „Planfall Verkehrsnetz Würmtal“ gegenüber „Amtslösung“ bzw.

„Verkehrliche Wirkungen „Planfall Verkehrsnetz Würmtal“ gegenüber „Nullfall2025“ zu

entnehmen.

Verkehrliche Wirkungen Planfall Verkehrsnetz Würmtal gegenüber Amtslösung

Straßenbelastung Werktag
in KFZ/Tag

- Straßenbelastung nicht dargestellt -----
- Verkehrsmehrung █
- Verkehrsminderung █

