



Nähere Informationen zur Pressemitteilung 10/07

Neuer Westring A99 entlastet Münchener Westen

Der neue Westabschnitt der A 99 bringt eine große Verkehrsentslastung für das Straßennetz im Münchener Westen. Gleichzeitig ist die Verkehrsbelastung der Lindauer und Stuttgarter Autobahn sowie des Autobahnringes deutlich angestiegen. Die Belastung des im Februar 2006 freigegebenen Westabschnitts liegt zwischen dem Autobahnkreuz München-Südwest und dem Autobahnkreuz München-West bereits jetzt bei rund 60.000 bis 70.000 Fahrzeugen werktäglich. Dies ist das Ergebnis einer nun vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Autobahndirektion Südbayern, die in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München erstellt wurde. Die mit der Eröffnung des Westrings einhergehenden verkehrlichen Auswirkungen wurden mit umfangreichen Sonderverkehrszählungen im Straßennetz des Münchener Westens vorher und nachher erfasst.

Anlass der Verkehrszählungen

Am 18.02.2006 wurde das letzte Teilstück im Abschnitt des Autobahnringes A 99 West dem Verkehr übergeben. Damit besteht zwischen der Autobahn A 96 Richtung Lindau und der Autobahn A 8 Richtung Salzburg ein durchgehend befahrbarer Autobahnring um München.

Zusätzlich erfolgte im Sommer 2006 die Verkehrsfreigabe für das ergänzte Hauptstraßennetz Mühlangerstraße / An der Langwieder Heide im Münchener Westen.

Ziel dieser langfristig angelegten Maßnahmen ist, den überregionalen und München umfahrenden Verkehr auf die Autobahnen und den Autobahnring zu lenken und den nach München orientierten Verkehr auf einem leistungsfähigen Hauptstraßennetz zu bündeln. Die Wohngebiete im Münchener Westen und die Gemeinden im Zuge bisheriger Ausweichstrecken werden dadurch vom Durchgangsverkehr und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet.

Der Westabschnitt des Autobahnringes ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erschließung des Siedlungsschwerpunktes Freiam, wo künftig bis zu 8.000 Arbeitsplätze und Wohnungen für bis zu 20.000 Einwohner entstehen sollen.

Um die Auswirkungen der neuen Straßenverbindungen aufzeigen zu können, hat die Autobahndirektion Südbayern das Büro Prof. Kurzak beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Planungsreferat vor und nach Eröffnung des Westrings in den Jahren 2005 und 2006 umfangreiche Sonderverkehrszählungen im Straßennetz des Münchener Westens durchführen lassen.

Veränderungen der Verkehrsbelastungen / Werktagsverkehr

Die Vorher-Nachher-Untersuchung zeigt, dass durch die A 99 West großräumige Verkehrsumlagerungen aufgetreten sind.

Im Bereich der Autobahnen sind deutliche Verkehrszunahmen zu verzeichnen.
(Anlage 2)

Der Verkehr auf der A 96 hat an Werktagen im Bereich des Autobahndreiecks München-Südwest um bis zu 18.000 Kfz/24 (+ 24 %) zugenommen. Selbst östlich von Inning sind Anstiege des werktäglichen Verkehrs von bis 13.000 Kfz/24 h (+31 %) zu verzeichnen, weil sich großräumiger Verkehr von der B 471 auf die A 96 verlagert hat, um die A 99 West zu benutzen.

Dieser Anstieg führt dazu, dass die A 96 in Spitzenzeiten – vor allem morgens in Fahrtrichtung München – an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit stößt. Gleichzeitig hat beispielsweise die Belastung auf der B 471 von Inning in Richtung Norden um rund 6.700 Kfz/24 h (- 40 %) abgenommen.

Im Bereich des Tunnels Allach ist die A 99 an der Leistungsgrenze. Hier treten Belastungen bis zu 115.000 Fahrzeuge am Werktag auf (+ 24 % im Vergleich zu 2005). In der Anlage 1 sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Autobahnnetz dargestellt.

Im städtischen Netz hat die Fertigstellung der A 99 West zu deutlichen Verkehrs-entlastungen in den Stadtteilen Aubing, Lochhausen, Neuaubing, Obermenzing und Pasing geführt. Die dort vorhandenen bisherigen Durchgangsrouten wurden spürbar entlastet. (Anlage 4)

So nahm die Verkehrsbelastung auf der Nord-Süd-Verbindungsroute A 8 - Pippinger Straße - Lortzingstraße - Bodensee Straße - Planegger Straße bzw. Maria-Eich-Straße - A 96 um 20 % bis 30 % ab. Die Verkehrsbelastung auf der „Schleichverkehrroute“ zwischen der Anschlussstelle Lochhausen auf der A 99 und der A 96 über Lochhausener Straße - Berglwiesenstraße - Mooswiesenstraße - Alte Allee - Pippinger Straße verringerte sich um bis zu 35 %, auf der Alten Allee südlich der Bergsonstraße sogar um ca. 50 %. Die Lochhausener Straße im Bereich der Stadtgrenze wurde um ca. 11 % vom Verkehr entlastet. Die Belastung der Nord-Süd-Verbindung zwischen Aubing und Lochham über Altostraße - Limesstraße - Brunhamstraße ging um rund 20 % zurück. Auch auf der Bergsonstraße wurde - bis auf den Abschnitt zwischen Bergsonstraße neu und Alte Allee - eine Verkehrsabnahme um bis zu 25 % verzeichnet.

Der nunmehr bis zur A 96 vorhandene Autobahnring übernimmt seine geplante Verbindungsfunktion und bündelt die überregionalen Durchgangsverkehre und Quell-/Zielverkehre des Münchener Westens. Als Folge davon werden die westlichen Stadtteile von München vom Verkehr entlastet (Anlage 4).

Im städtischen Bereich südlich der A 96 gibt es leichte Verkehrszunahmen auf der Waldwiesenstraße und der Fürstenrieder Straße. Verbesserungen sind hier durch den Ausbau des südwestlichen Abschnitts des Mittleren Rings zu erwarten.

In der Anlage 3 sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Münchener Westen dargestellt.

Folgerungen für die Beurteilung der Lärmsituation

Die maßgebliche Grundlage für die Berechnung des Verkehrslärms ist die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres (DTV), die in Kfz/24 Stunden angegeben wird. Sie wird aus den Verkehrsdaten der Werktagszählungen und Wochenendzählungen gewonnen und darf nicht mit der reinen werktäglichen Belastung verwechselt werden (Anlage 5). Die DTV fließt als Eingangsgröße für den Verkehr in ein bundesweit einheitliches Verfahren zur Lärmberechnung ein, um objektiv vergleichbare Ergebnisse zu erhalten.

Wie aus der Anlage 6 zu entnehmen, ist die Veränderung der DTV –Werte wesentlich geringer als beim werktäglichen Verkehr. Mit den DTV-Werten aus der Vorher-Nachher-Untersuchung wurde auch die Lärmsituation insbesondere entlang der A 96 durch ein Sachverständigenbüro untersucht. Dabei hat sich gezeigt,

dass sich hier bei der Lärmsituation keine wesentlichen Änderungen ergeben haben.

Bedingt durch den Anstieg des DTV hat der Verkehrslärm entlang der A 96 im Stadtbereich München und im Bereich der Gemeinde Gräfelfing im Mittel tagsüber um rund 0,4 dB(A) und nachts um ebenfalls rund 0,4 dB(A) gegenüber dem Jahr 2005 zugenommen.

Vom Autobahndreieck München-Südwest bis zur Anschlussstelle Inning beträgt die Zunahme des Verkehrslärms entlang der A 96 im Mittel tagsüber rund 1,0 dB(A) und nachts rund 1,2 dB(A).

Weiter in Richtung Westen gehen die Pegelerhöhungen zurück, so dass im Abschnitt von Inning bis Landsberg die Pegelerhöhungen im Mittel tagsüber rund 0,3 dB(A) und nachts ebenfalls rund 0,3 dB(A) betragen.

Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn, wie Lärmschutzwälle oder – wände, werden infolge der festgestellten Verkehrsverlagerungen daher nicht erforderlich.

- Anlage:
1. Übersichtskarte Werktagsverkehr 2006 auf Autobahnen im Münchener Westen
 2. Vergleich Werktagsverkehr 2006 zu 2005 auf Autobahnen im Münchener Westen
 3. Übersichtskarte Werktagsverkehr 2006 Stadtgebiet Münchener Westen
 4. Vergleich Werktagsverkehr 2006 zu /2005 Stadtgebiet Münchener Westen
 5. Übersichtskarte DTV 2006 auf Autobahnen im Münchener Westen
 6. Vergleich DTV 2006 zu DTV /2005 auf Autobahnen im Münchener Westen