

Umgehungsstraßen und der Ebersberger Forst

Mobilität im Münchner Osten
– wohin mit dem Verkehr?



Gliederung

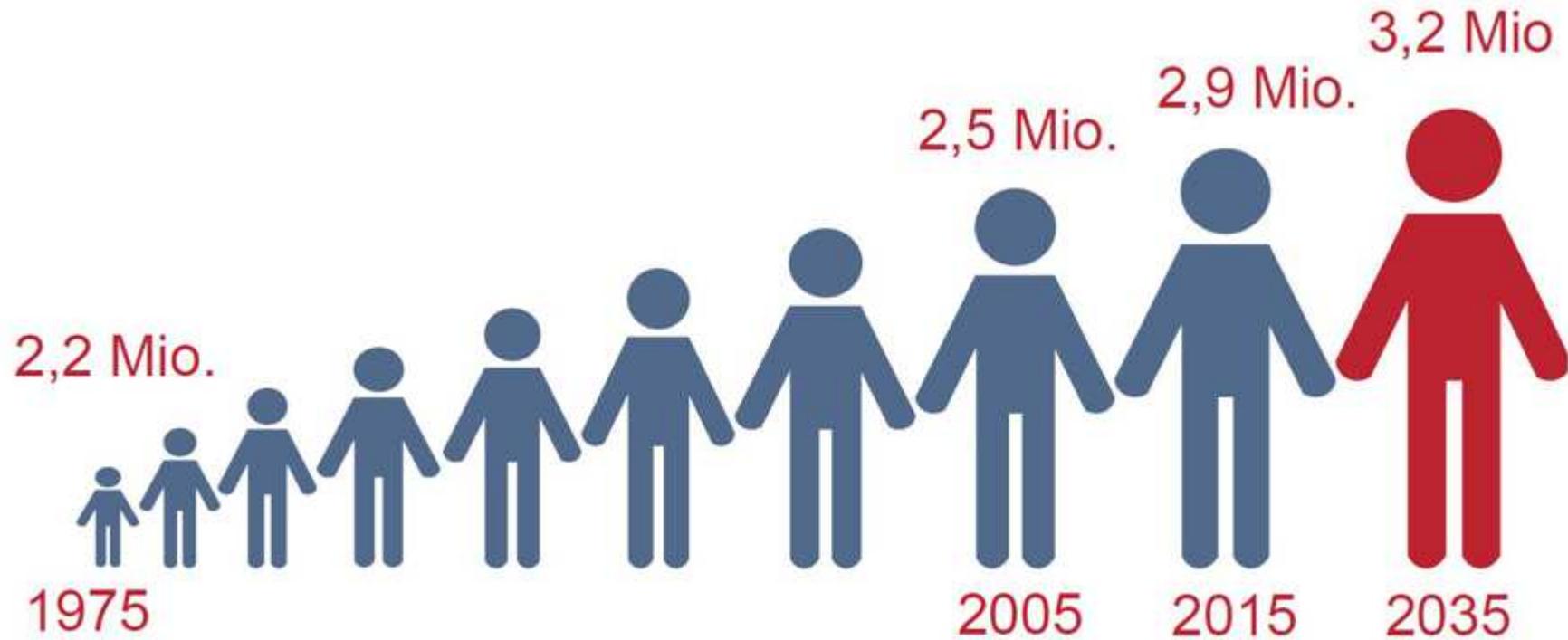
1. „Der Verkehr sind wir“ – Verkehr in Zahlen
2. Der BVWP 2030 – A94, A99 und B304 im Landkreis Ebersberg
3. Die Staatsstraße 2080 – eine „A99-light“ durch den Landkreis Ebersberg?
4. Der BVWP 2030 und der Brennerzulauf durch den Landkreis Ebersberg
5. MVV und 2. Stammstrecke

➔ „Wohin mit dem Verkehr?“ - Maßnahmen, die dem Landkreis Ebersberg etwas „bringen“ würden...

„Der `Verkehr´ sind wir!“

Bürgermeisterin Angelika Obermayr beim Spatenstich zur von ihr jahrelang bekämpften Ostumfahrung von Grafing am 01.05.2016

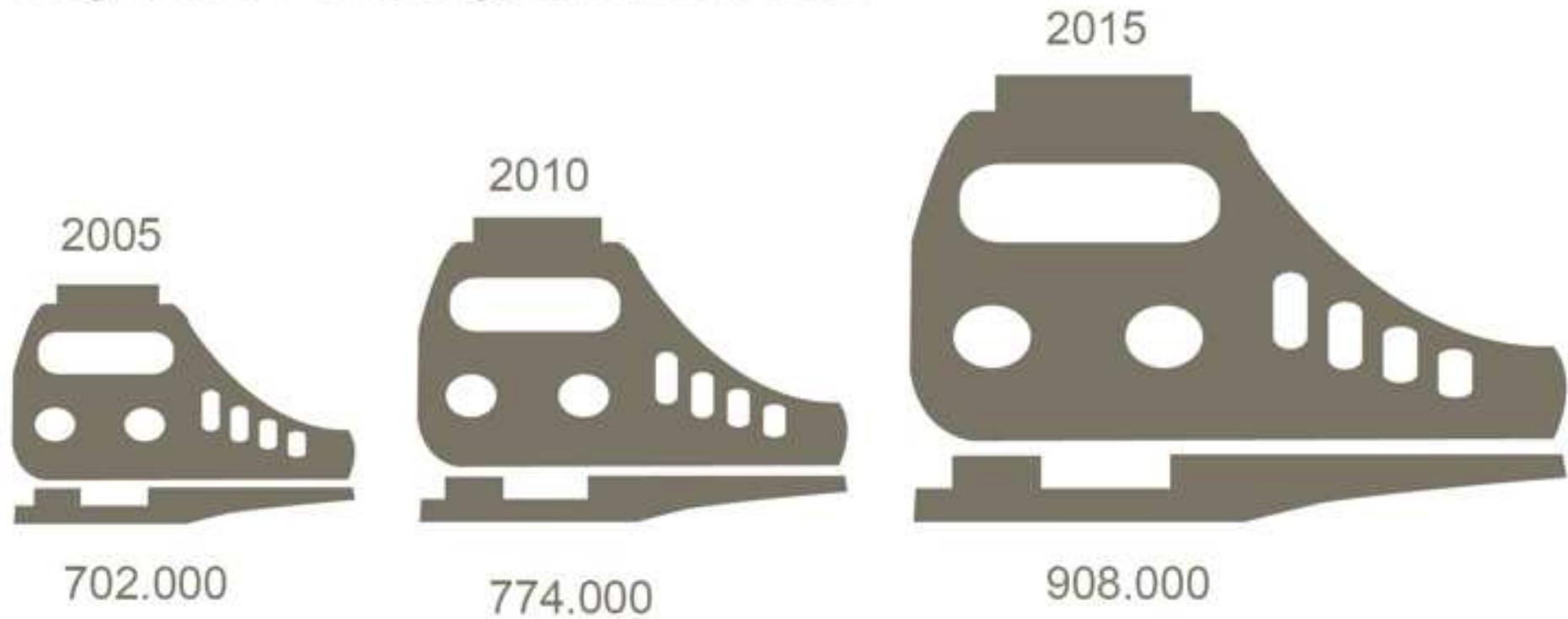
Bevölkerungsentwicklung in der Region München



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Region München



Regionale Pendlergesamtmobilität



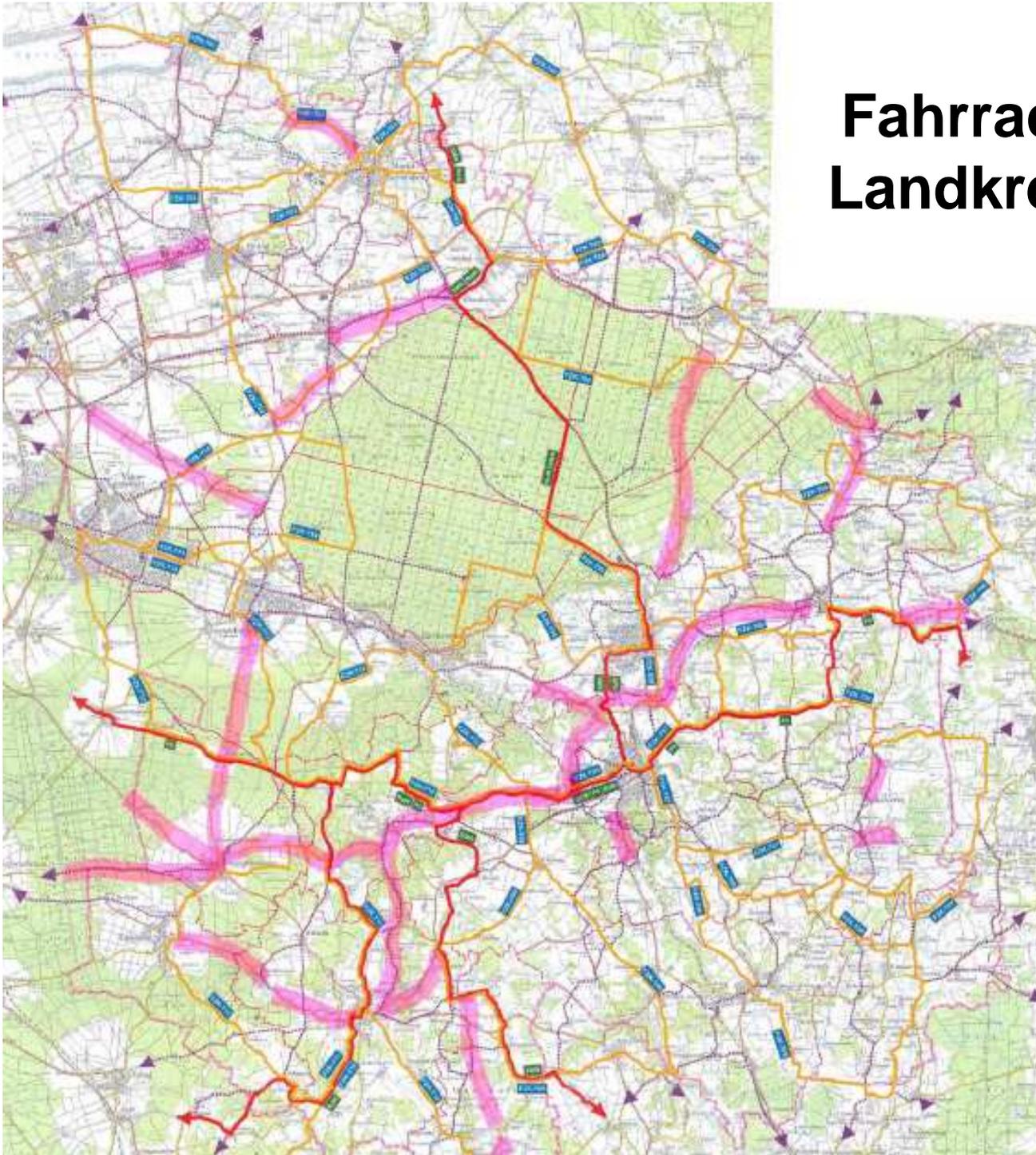
„Der Verkehr sind *wir*“, weil ...

- Verdopplung der Einwohner im Landkreis in den letzten 50 Jahren auf > 140.000
- > 20.000 SVB-Pendler*innen nach München
- 20.000 SVB-Pendler*innen in die Region
- 10.000 SVB-Pendler*innen kreisintern
- > 70.000 Pendler-Gesamtmobilität
- 100.000 zugelassene Kfz im LKR
- über 10.000 zugelassene LKW im LKR!!

„Der Verkehr sind wir“ ...

... und nicht der „Mautfluchtverkehr“, z.B. auf der
St2080 in EBE: 3% (22 LKW/Tag)

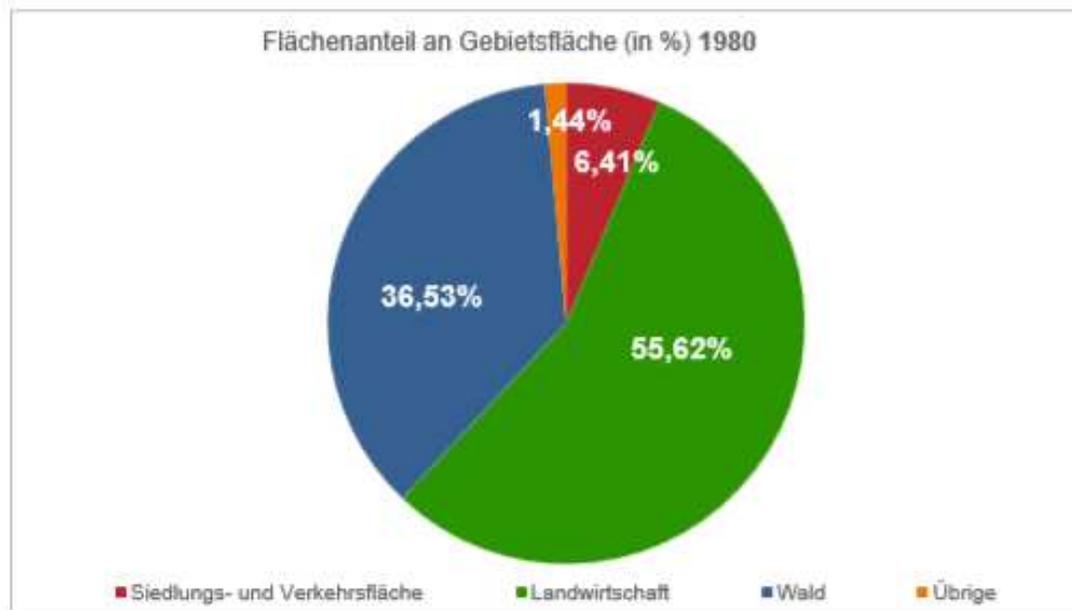
Fahrradfreundlicher Landkreis Ebersberg



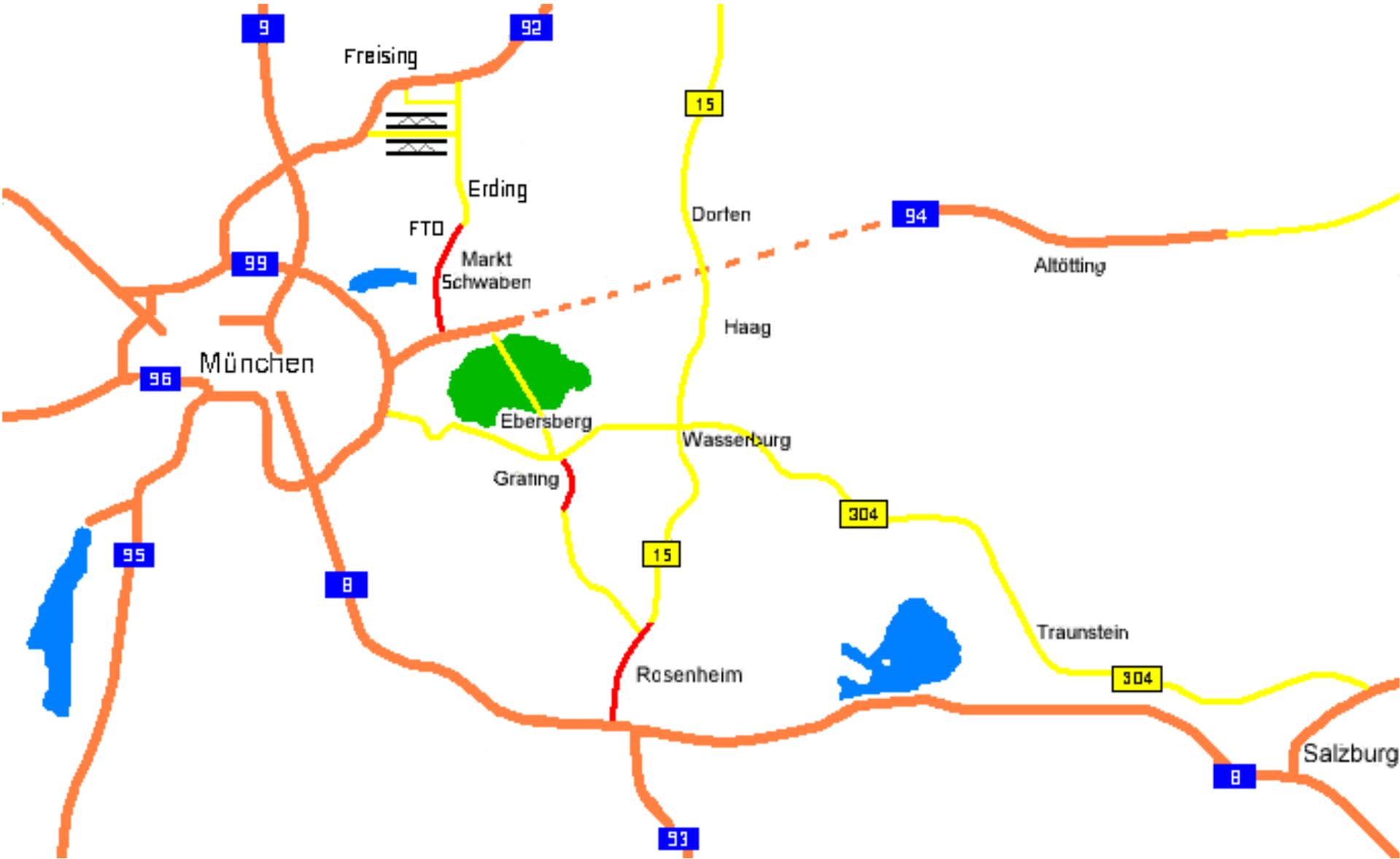
Anteil an der
Gesamtmobilität
< 10 %

Quelle: LRA Ebersberg:
Radwegplanung 2030

Flächennutzung im Landkreis Ebersberg



Hauptverkehrsachsen in Süd-Ost-Bayern und durch den Landkreis



2. Der neue BVWP 2030 – A94, A99, B304 im Landkreis Ebersberg



BVWP 2030 – Projekte der ABD-S



A94 und A99



BVWP VB: A94-Erweiterung auf 6 Fahrstreifen auf über
12 km > 150 Mio. € > 70.000 Kfz/24 h

BVWP VB: A99-AK-Mü-Nord-AK-Mü-Süd: Erweiterung auf 8 bzw. 9 Fahrstreifen auf
28 km > 400 Mio. € > 120.000 Kfz/24h



Im Bau seit 2016

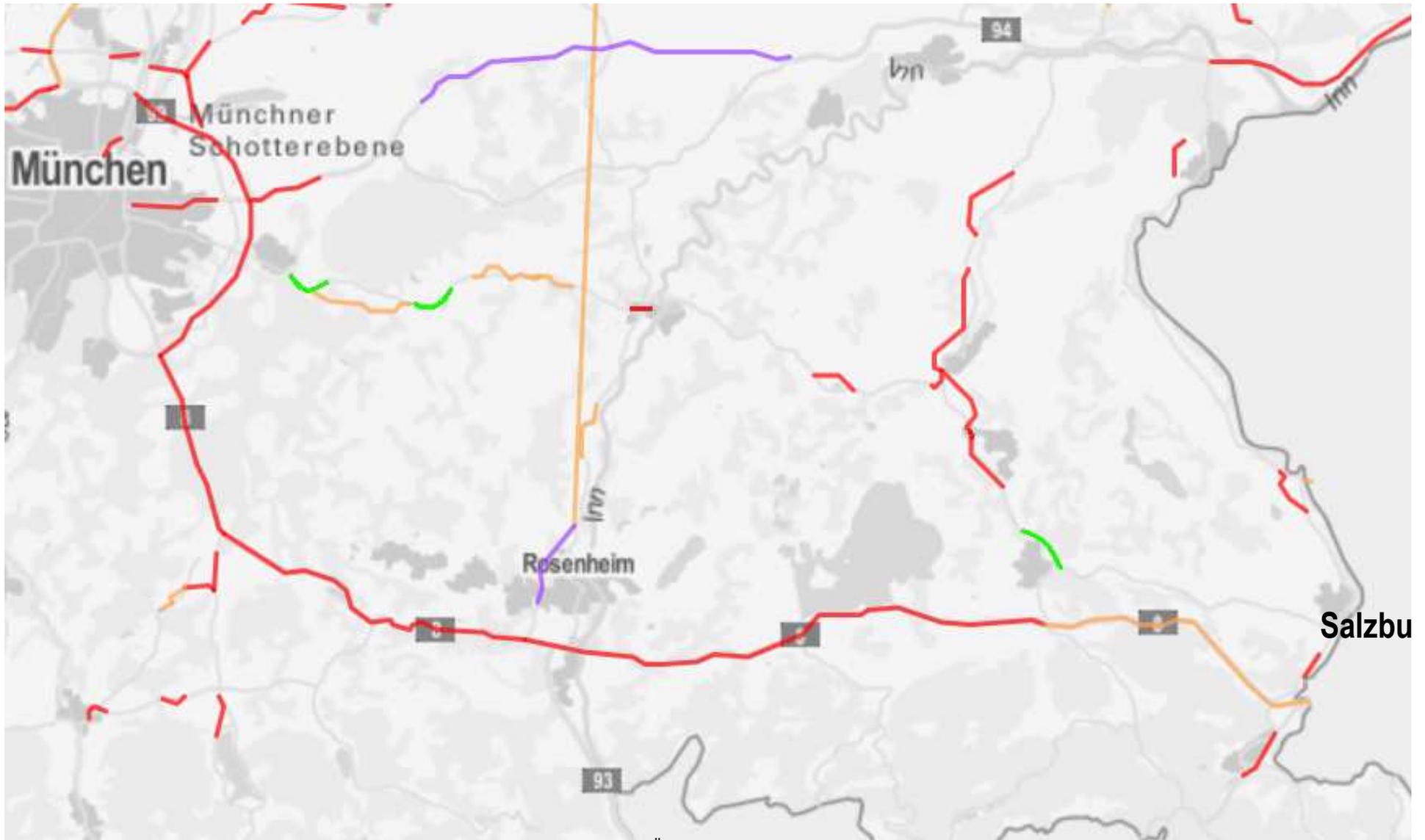
Einleitung PLF Ende 2017

Erstellung der PLF-Unterlagen voraussichtlich ab Anfang 2018

Erstellung der VE-Unterlagen voraussichtlich ab Mitte 2018

Voruntersuchung ab 2018

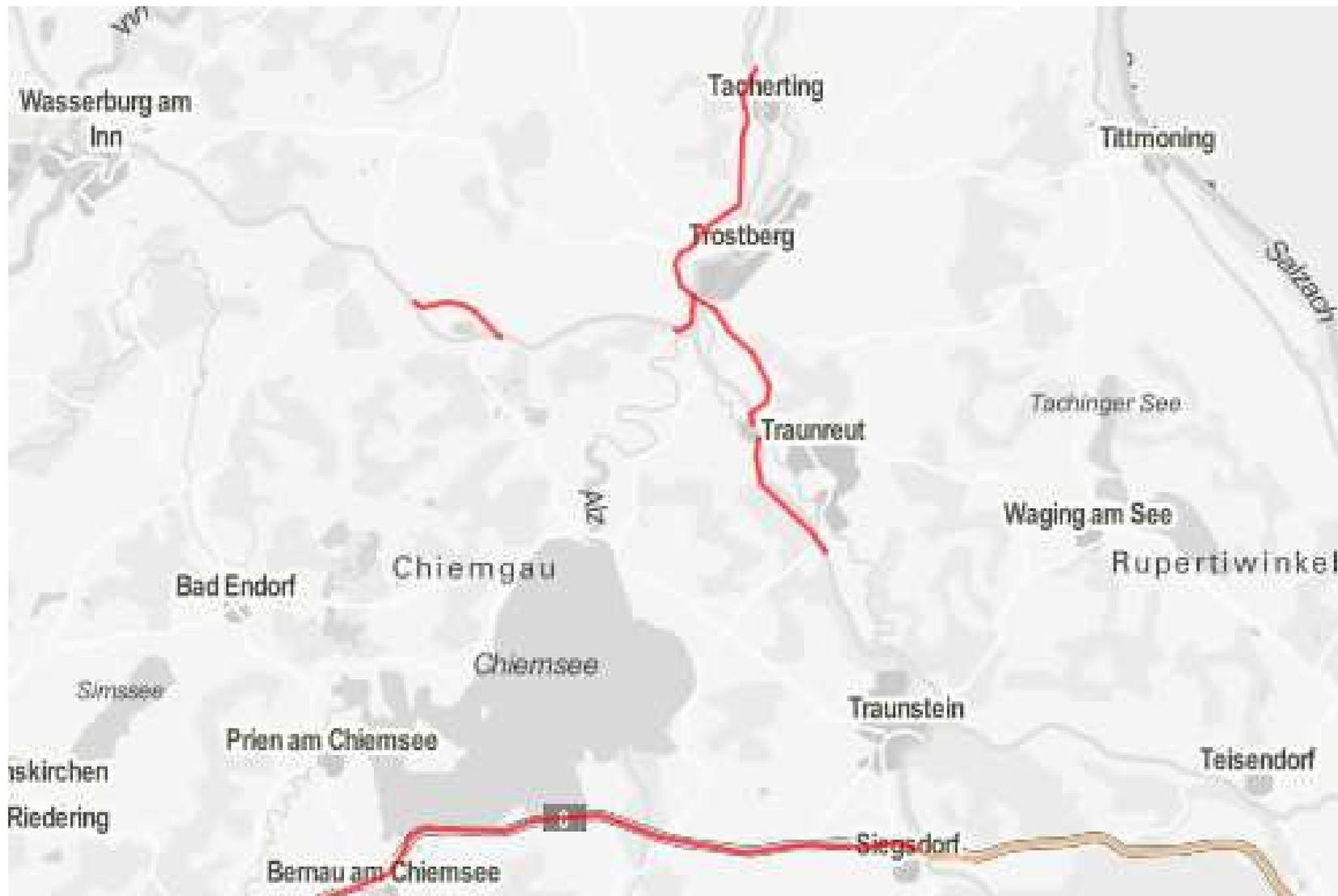
B304 – DIE Ost-West-Verbindung im Landkreis



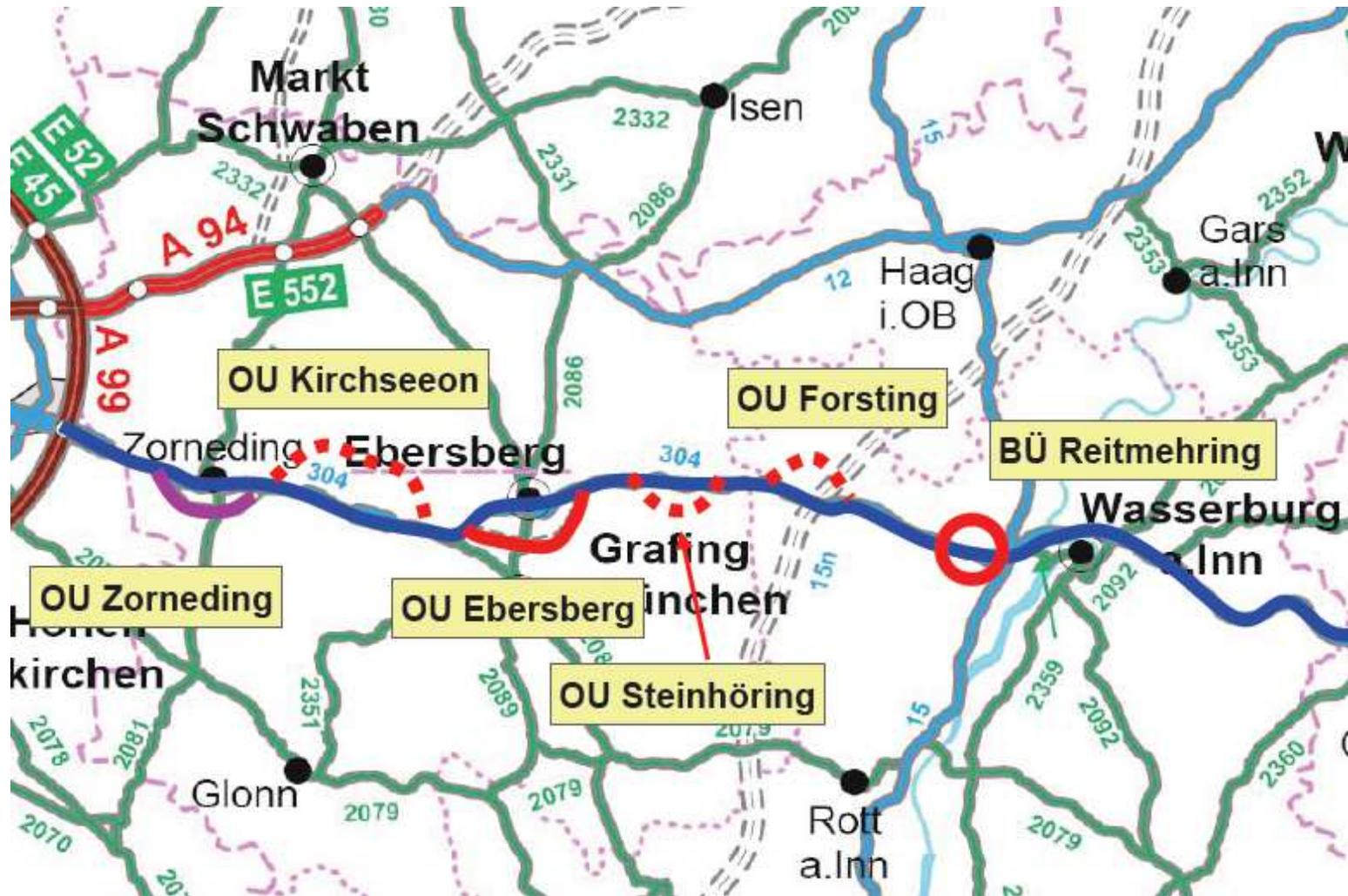
Zorneding – Kirchseeon – Ebersberg – Steinhörung – Tulling – Forsting – BÜ Reitmehring – Obing – Traunreut (Altenmarkt + Nunnhausen) – Traunstein – Teisendorf

Ausbau A8 für > 1,5 Mrd. €

Ziel der Bundesregierung bis 2030:
Neutrassierung der B304 zwischen
Vaterstetten und Freilassing (< 100 km)
auf **mehr als der Hälfte der Strecke**
(Bezugsjahr 2005) für über 300 Mio. €



B 304 OU Traunstein	4,5 km	77 Mio €	seit 2012 fertig
B 304 OU Nunnhausen	6,2 km	22 Mio €	BWWP VB
B 304 OU Altenmarkt	7,8 km	80 Mio €	mit Aubergtunnel in Bau
B 304 OU Obing	4,7 km	16 Mio €	in Bau



B 304 BÜ Reitmehring	1,5 km	17 Mio €	Planfeststellungsbeschluss 2019
B 304 OU Forsting	3,9 km	11 Mio €	BVWP WB
B 304 OU Tulling	2,8 km	10 Mio €	BVWP WB (neu!)
B 304 OU Steinhöring	4,0 km	22 Mio €	BVWP WB*
B 304 OU Ebersberg	6,0 km	25 Mio €	seit 2010 fertig
B 304 OU Kirchseeon	9,2 km	48 Mio €	BVWP WB
B 304 OU Zorneding	5,0 km	12 Mio €	seit 2007 fertig

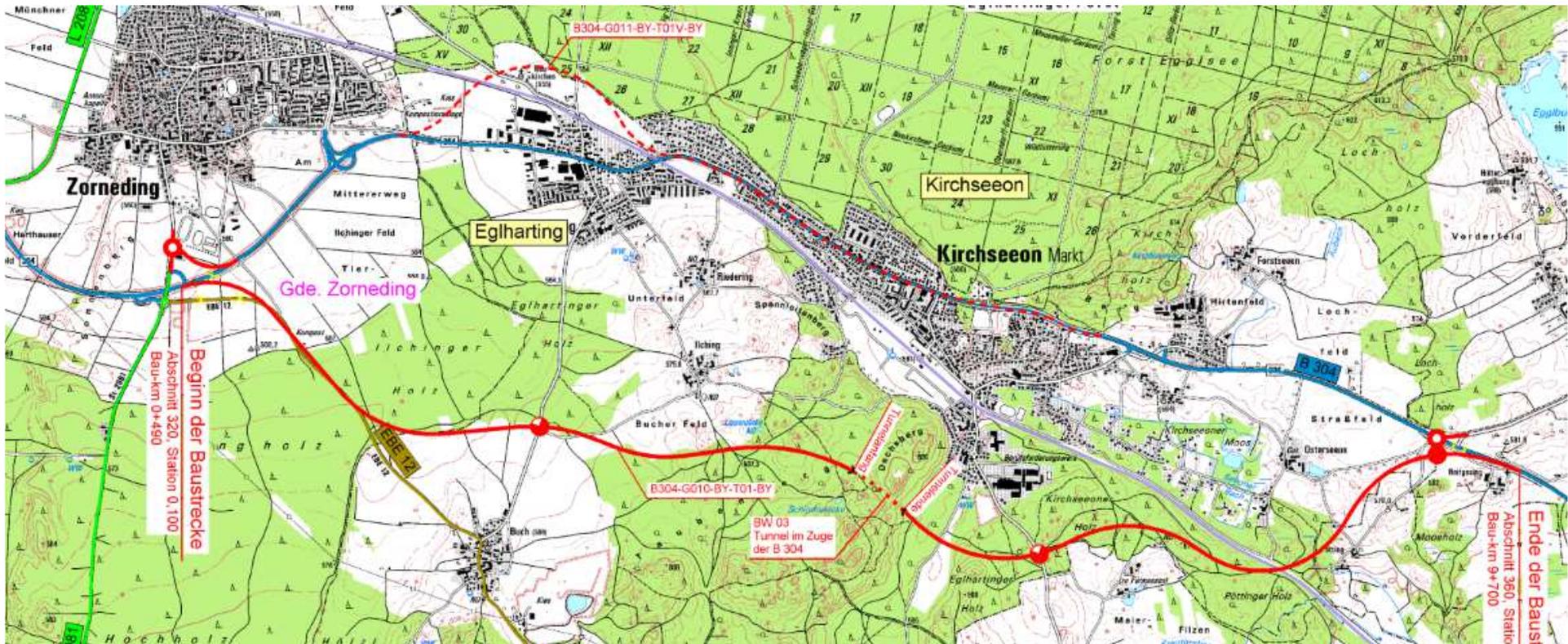
OU Kirchseeon



B 304 OU Kirchseeon
Tunnel

9,2 km

48 Mio. € BVWP WB
75 Mio. €



Bürgerbegehren 2012

Stichfrage:

Stimmen für weiträumige Südumfahrung (Bürgerentscheid 1):	2276	50,44 %
Stimmen für Schutz des Kirchseeoner Südens (Bürgerentscheid 2):	2236	49,56 %

SZ. 1.8.12

Kirchseeoner Tunnel-Entscheid abgesagt

Der Gemeinderat meldet den B-304-Tunnel gleichberechtigt zur Südumgehung für den Bundesverkehrswegeplan an. Initiatoren sehen ihre Forderung damit umgesetzt und ziehen die für 7. Oktober angesetzte Abstimmung zurück

11 km – 35 Mio. €



OU Steinhöring



B 304 OU Steinhöring

4,0 km

22 Mio €

BVWP WB*

OU Tulling



B 304 OU Tulling

2,8 km

10 Mio € BVWP WB (neu!)

OU Forsting

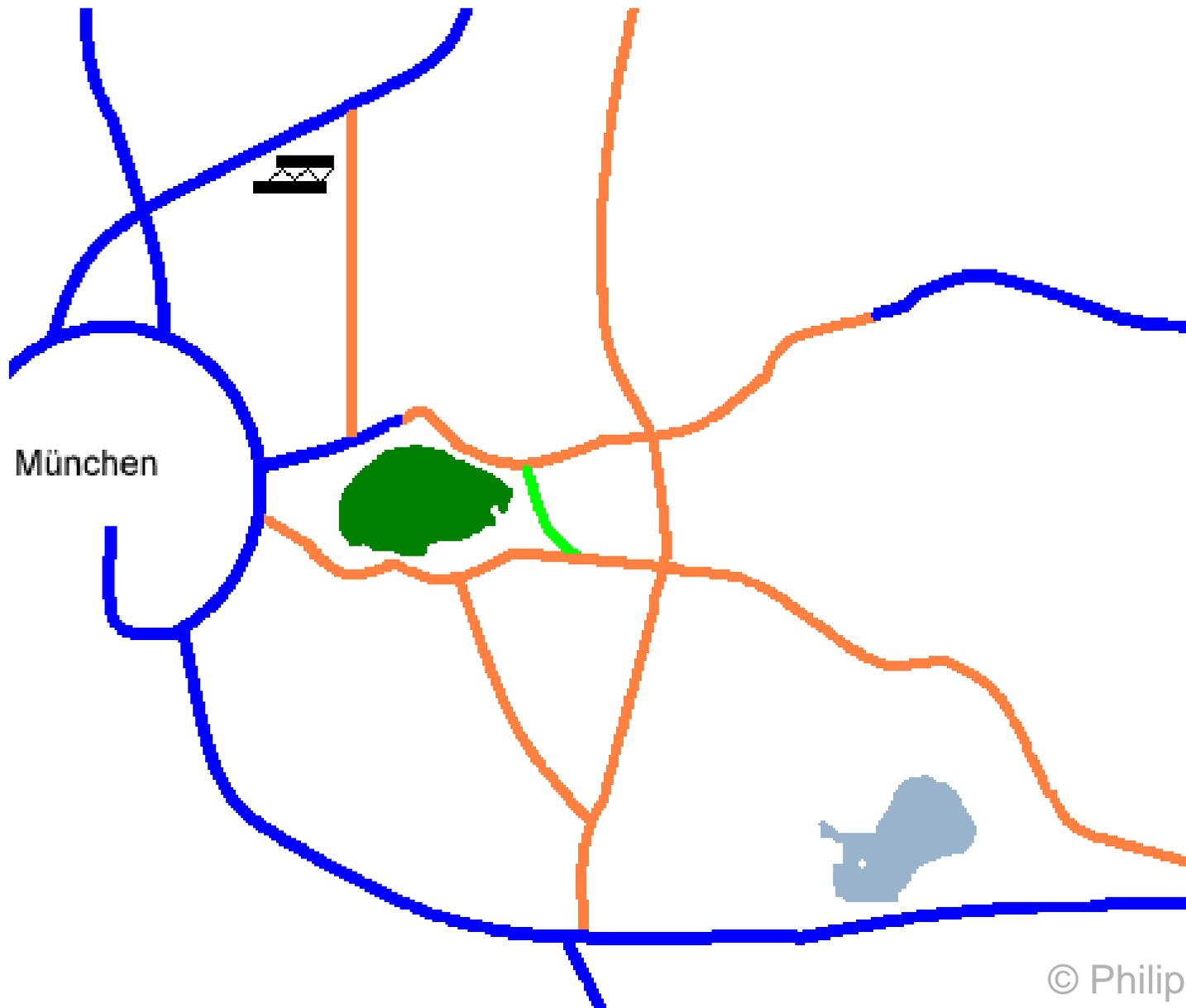


B 304 OU Forsting

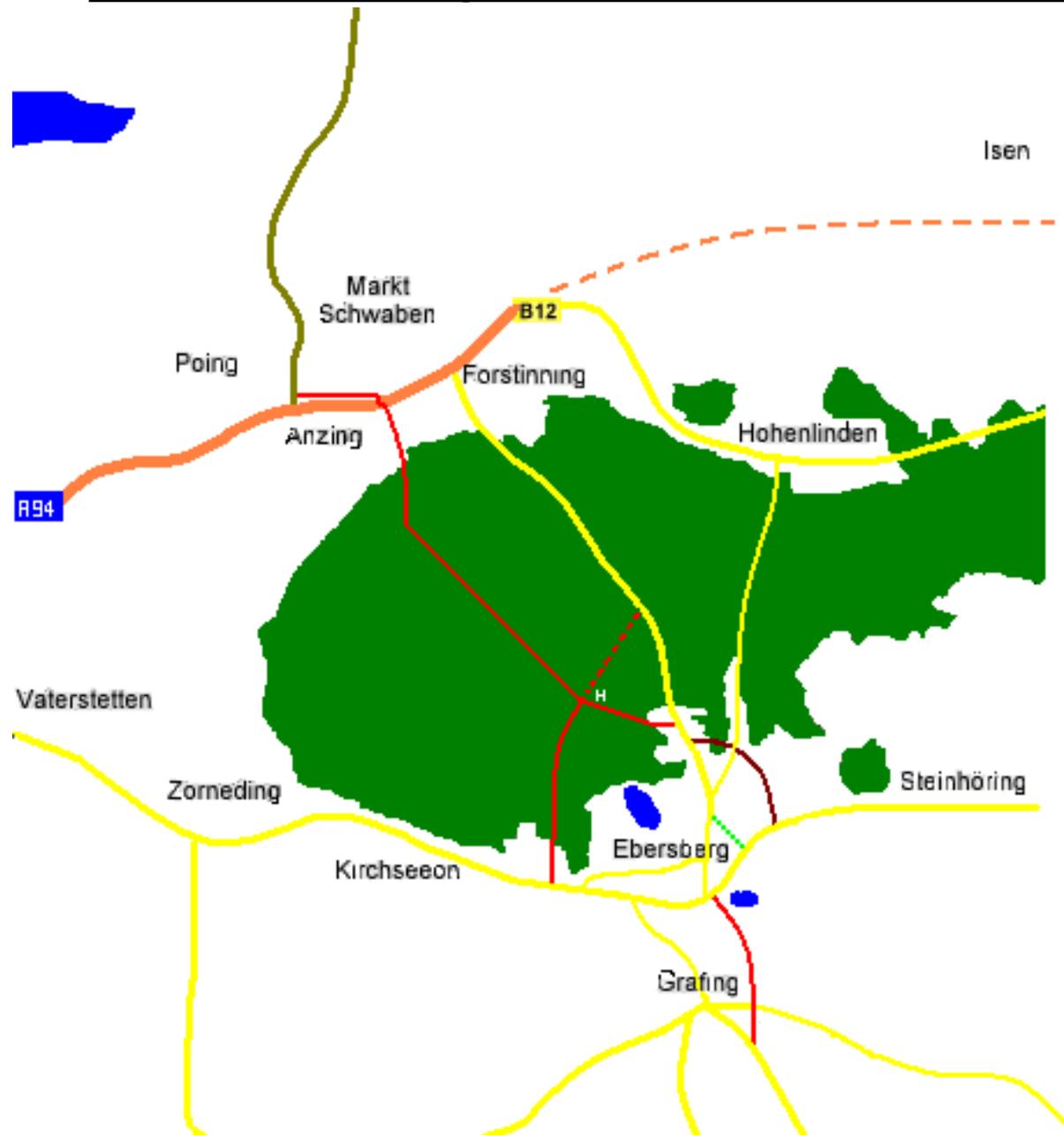
3,9 km

11 Mio € BVWP WB

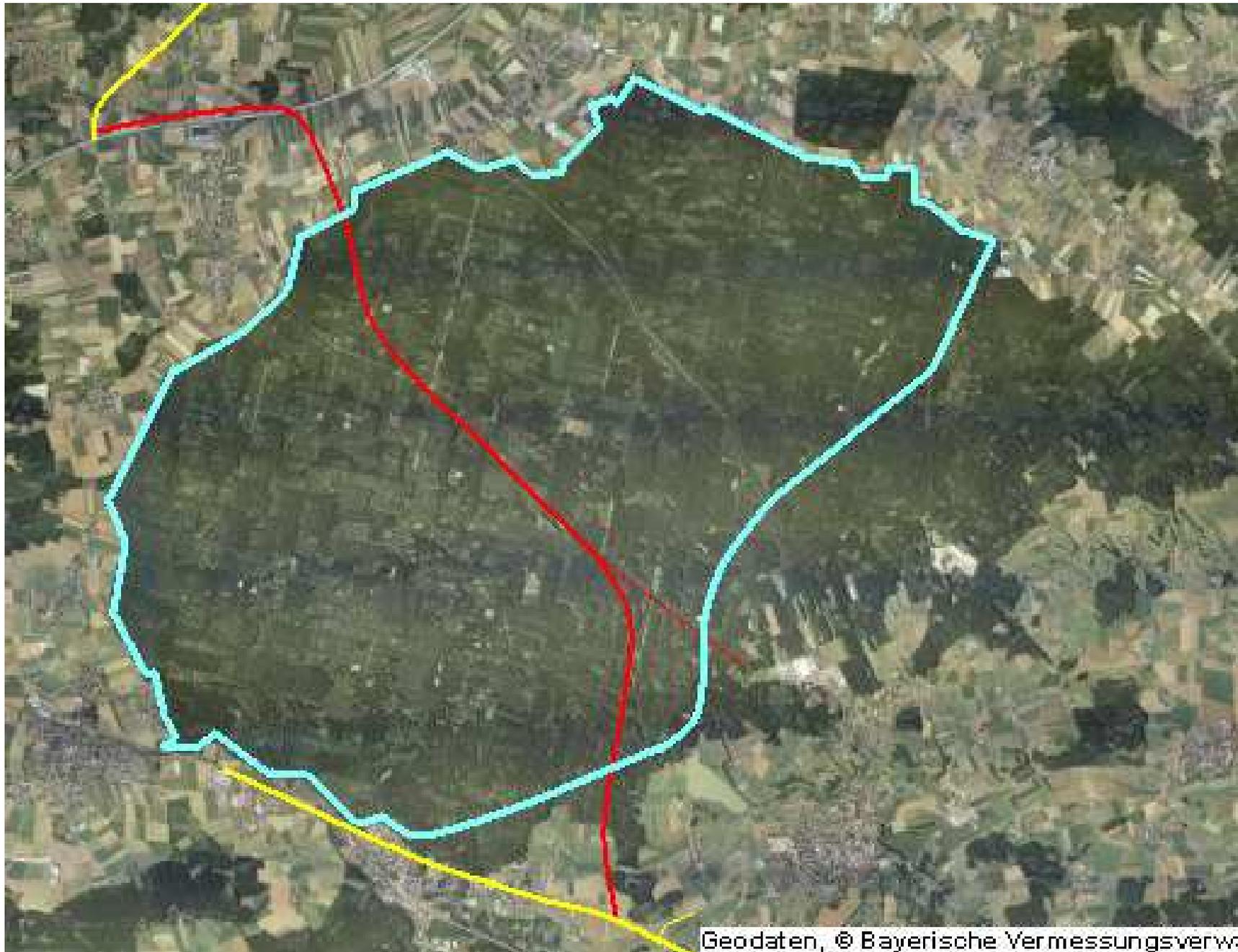
Großräumig Ost (früher Grüne, BN und VCD)



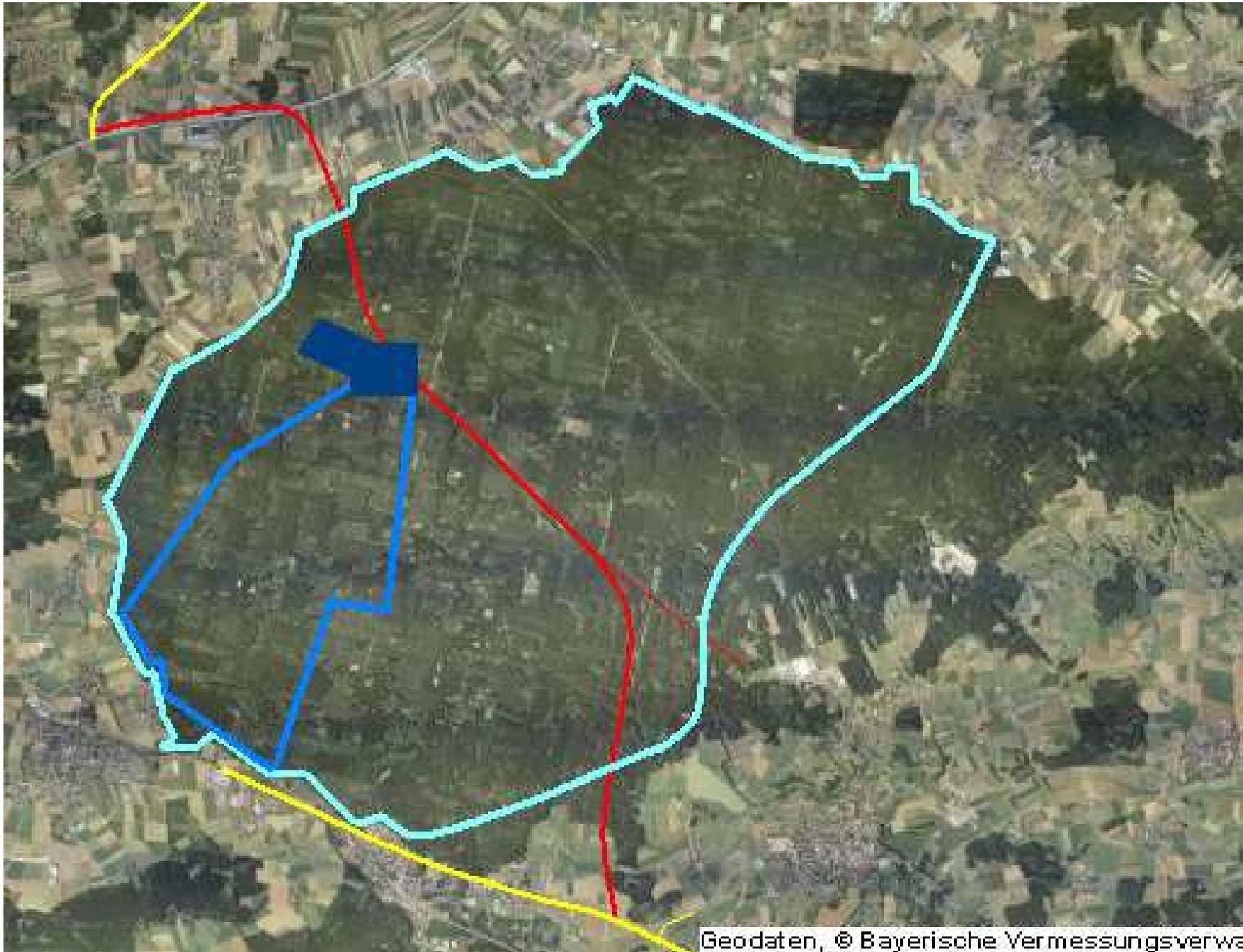
In der Machbarkeitsstudie für die zweite Umfahrung von Ebersberg untersuchte Varianten



Forst: Landschaftsschutzgebiet (12,7 km)



Forst: Wasserschutzgebiet



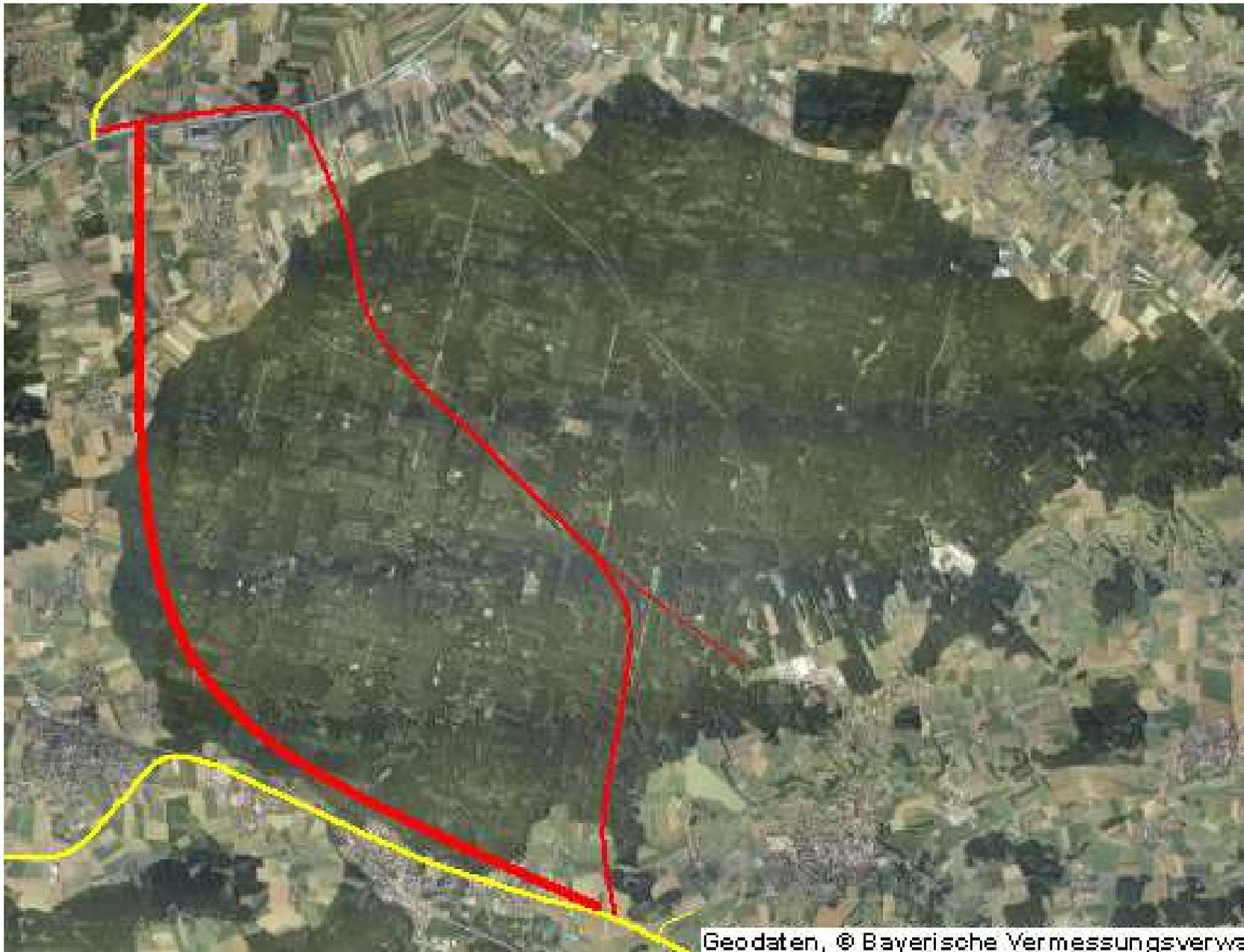
Forst: Bannwald (12,7 km)



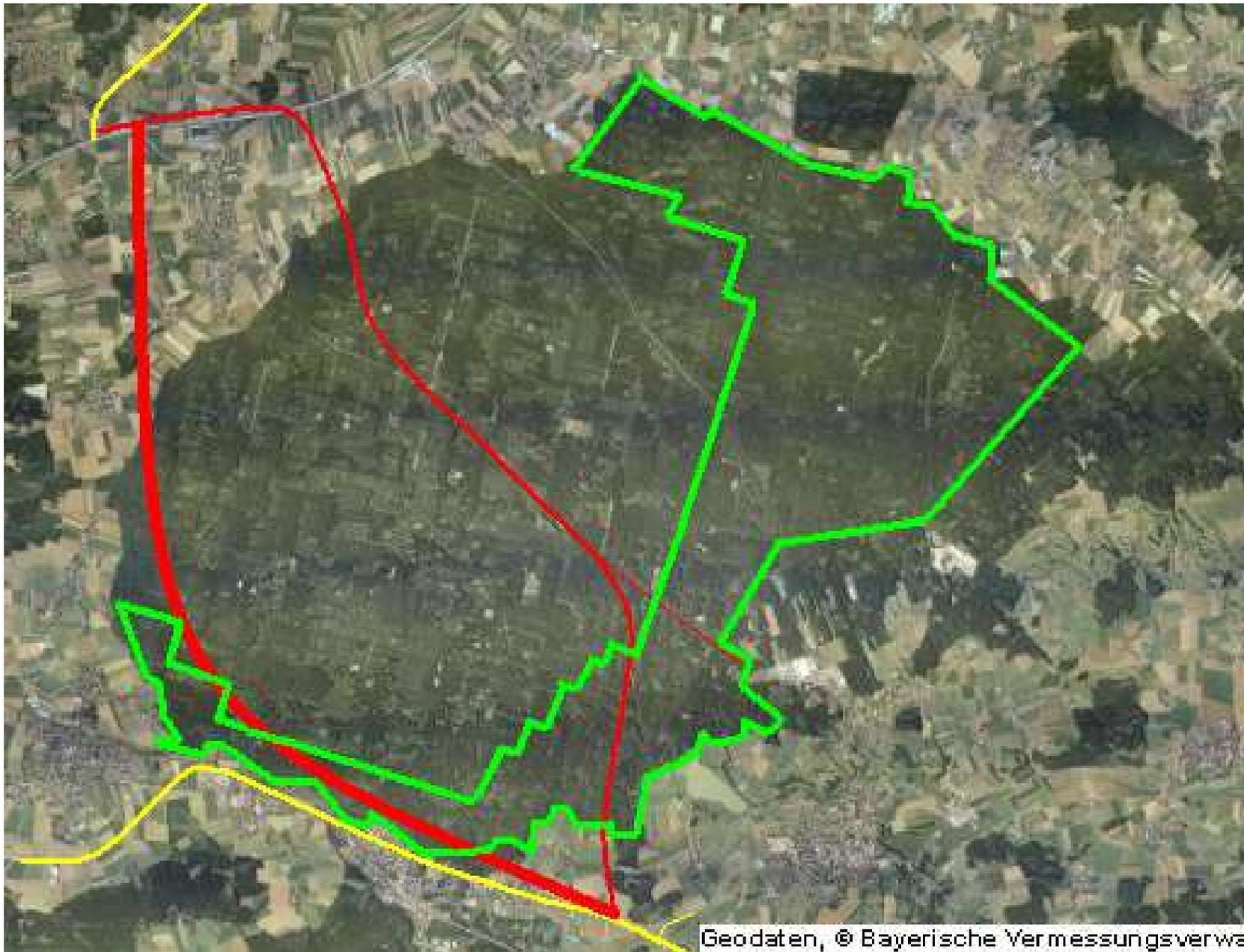
FFH-Gebiete im Ebersberger Forst (Flora-Fauna Habitate 3,5 km)



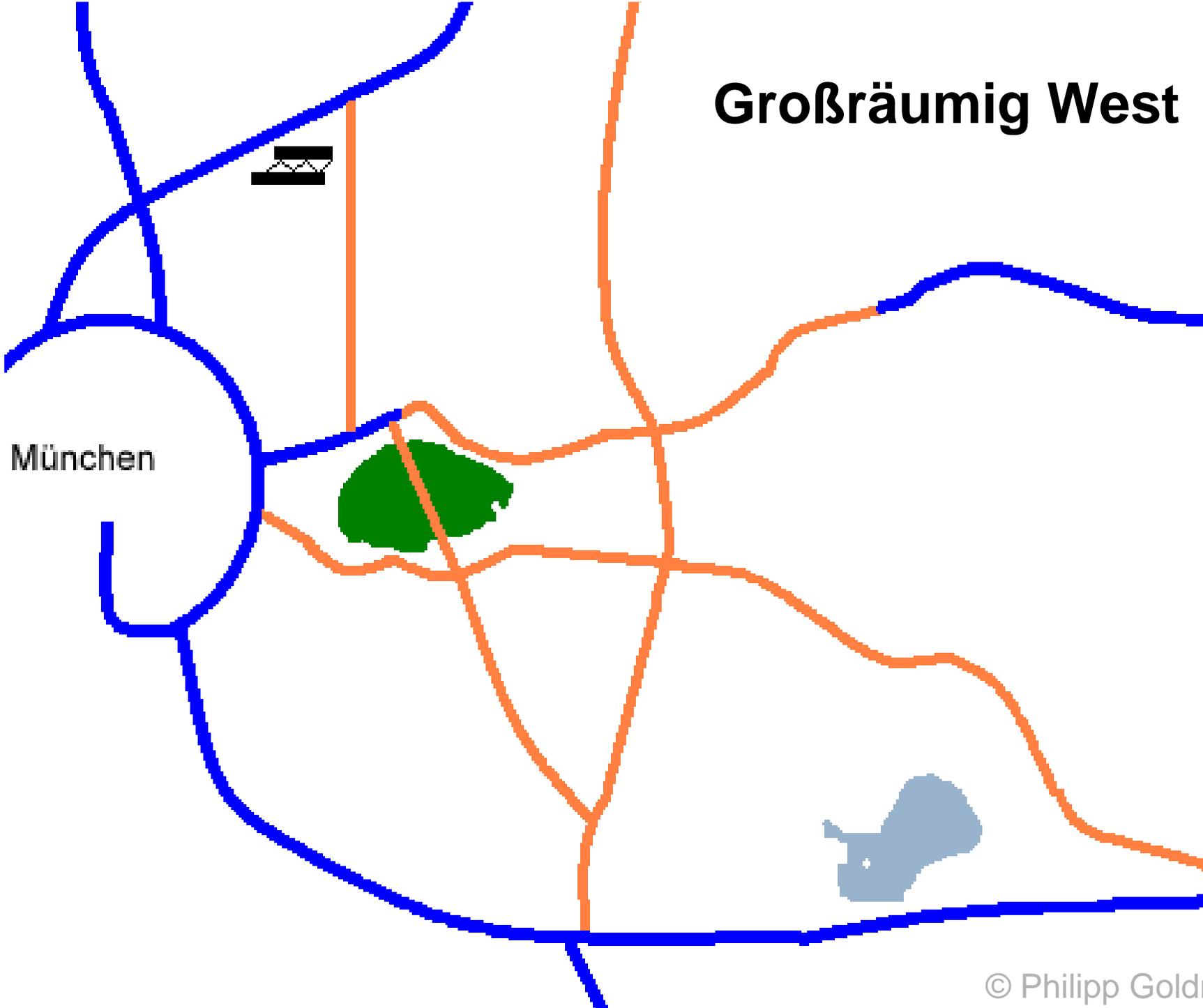
Westumfahrung



FFH-Gebiet, deshalb mindestens 4 km in Tunnellage,
Kosten von über 100 Mio €, Bund-Freistaat-Problem, kein Planungsrecht

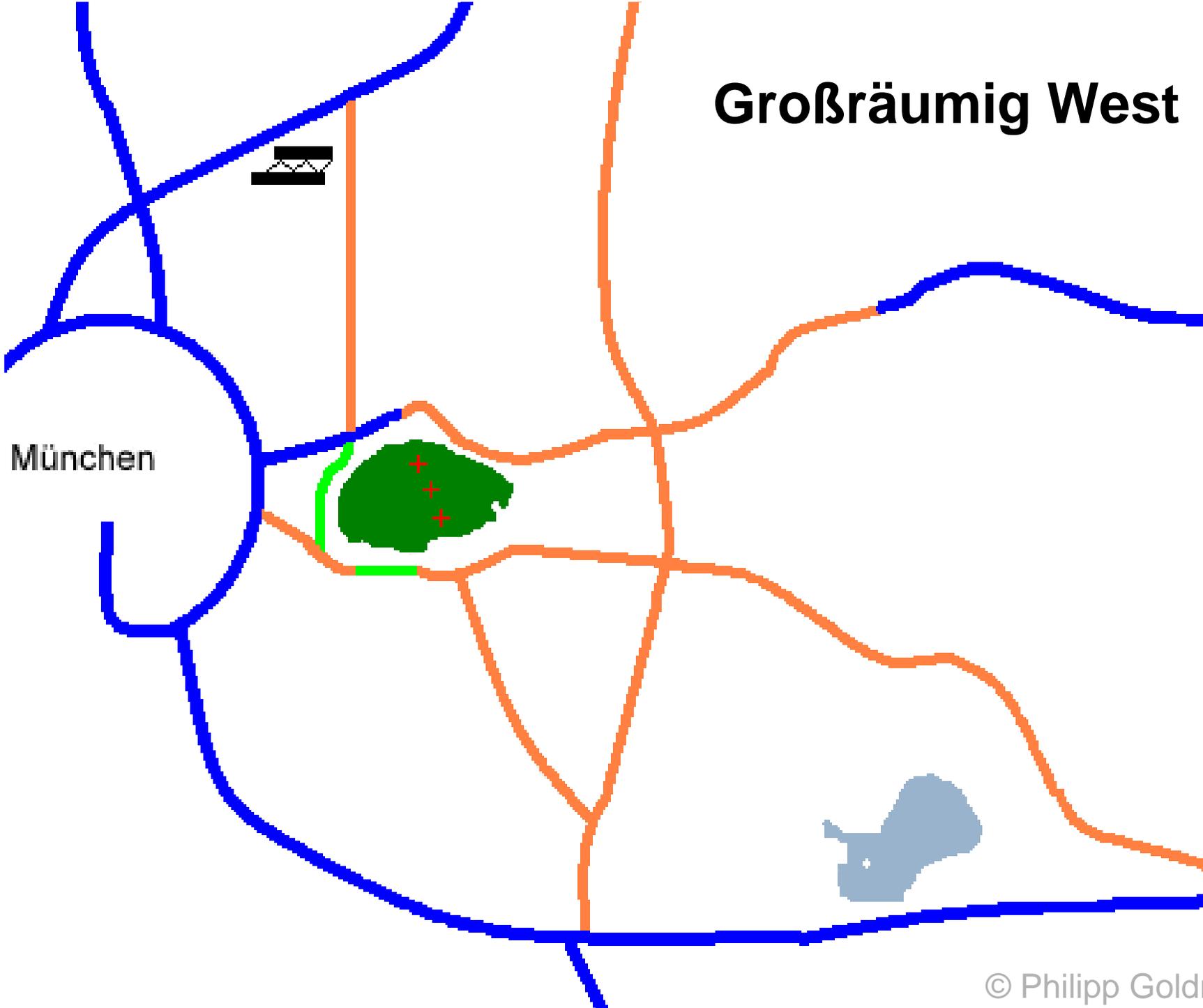


Großräumig West



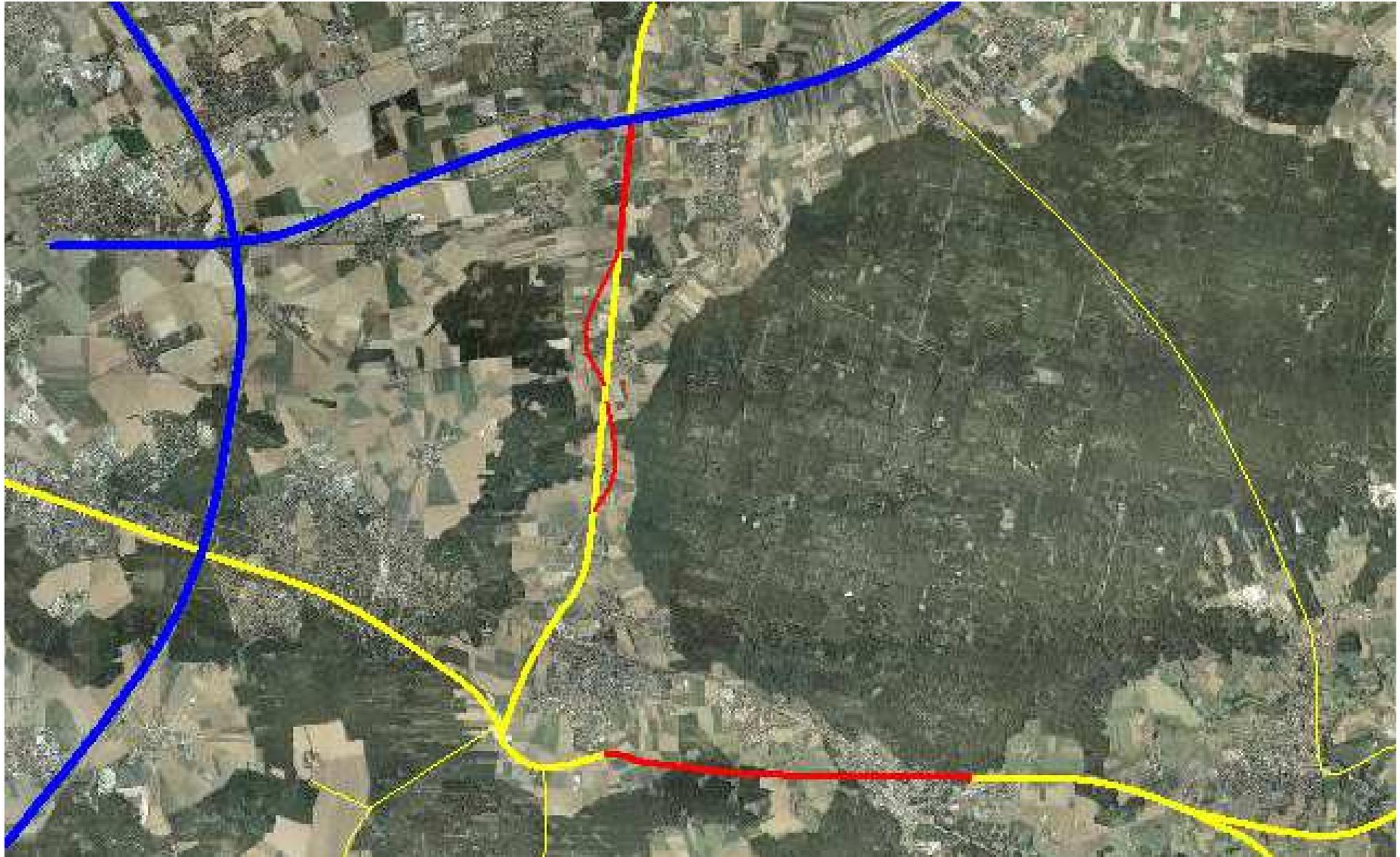
München

Großräumig West



München

Großräumig West (OU Kirchseeon: 6 km, Wolfesing: 2 km, Purfing: 2 km, OU Anzing: 2,5km)



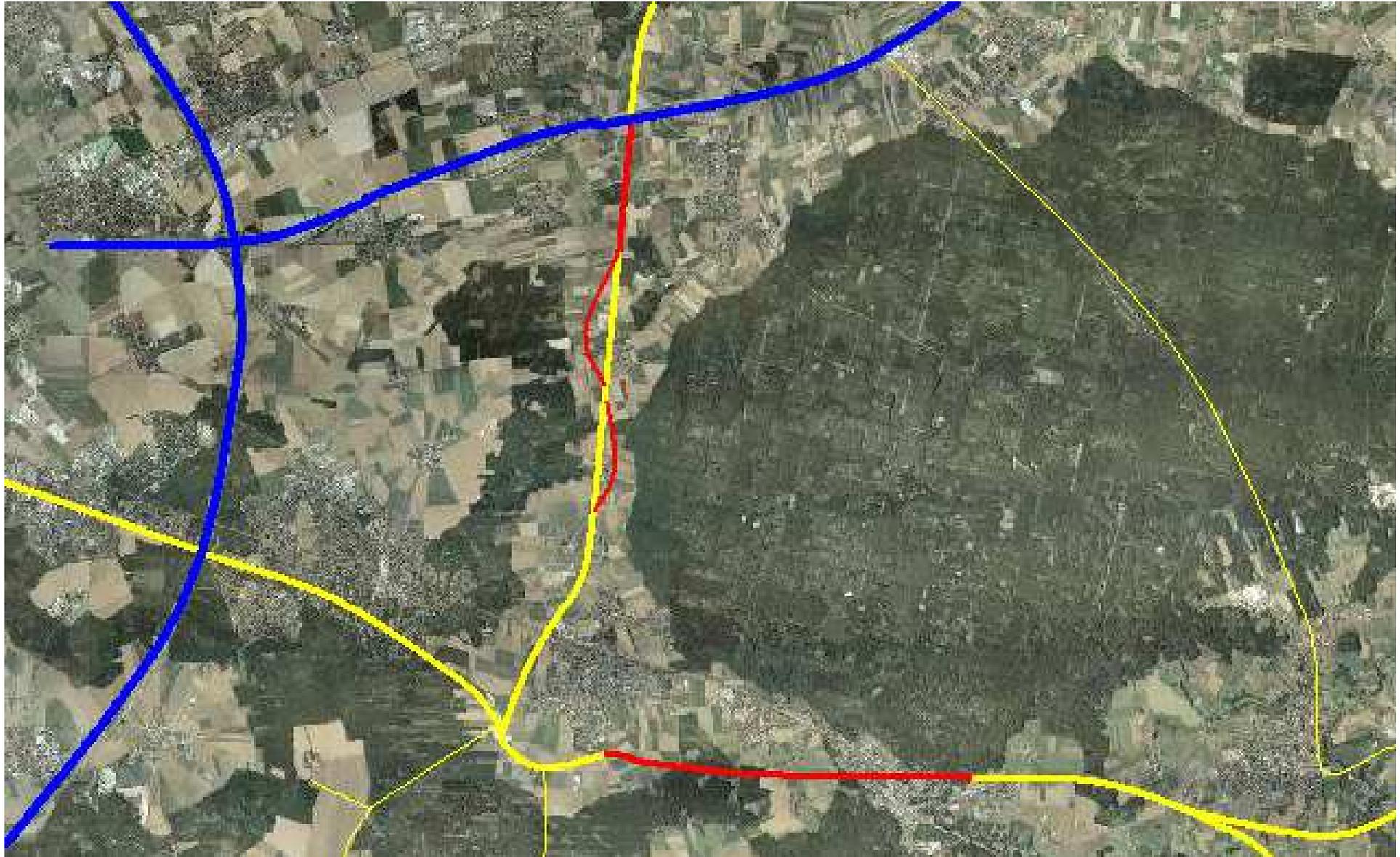
Großräumig West

1. optimale Umfahrung von Kirchseeon notwendig
 - Tunnellösung für weit über 50 Mio €
 - Verkehrsbelastung steigt (von heute ca. 17.000 Kfz/Tag auf ca. 25.000 Kfz/Tag)
2. Umwege, aber direkte Anbindung an die FTO, relativ geringe Kosten für den Freistaat
3. es könnten ca. 3 km bestehende Straßen aufgelöst und mind. 5 km zurückgebaut werden
4. Hilft: Ebersberg, Kirchseeon, Eglharting, Schwaberwegen, Moos, Wolfesing, Purfing, Weißenefeld (Verzicht OU)

Probleme:

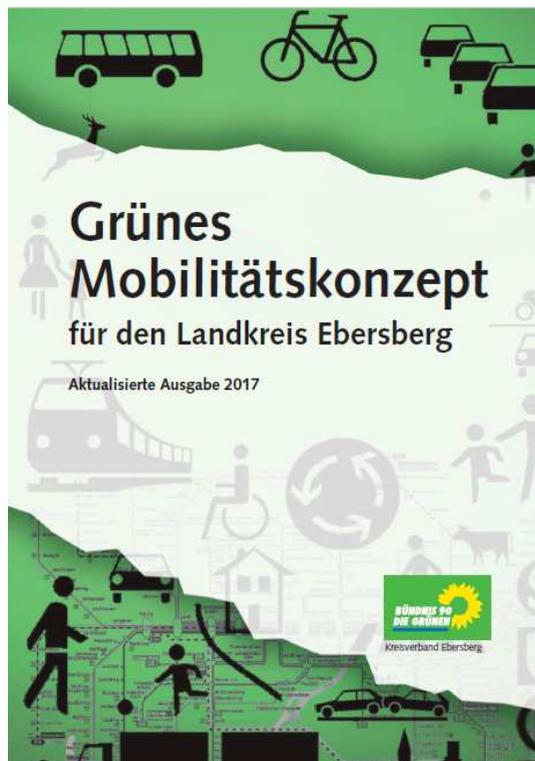
- 1. kein Planungsrecht für OU Kirchseeon!**
- 2. kein Planungsrecht für FTO-Verlängerung!**
- 3. Jährliche Investitionen des Freistaats in Straßenneubauten in ganz Bayern: 100 Mio €**

Großräumig West (OU Kirchseeon: 5 km, Wolfesing: 2 km, Purfing: 2 km, OU Anzing: 2,5km)



Fakten zur B304:

1. OU Ebersberg + OU Zorneding fertig
2. OU Obing + OU Altenmarkt + BÜ Reitmehring kommen
3. DTV Steinhöring 15.000 Kfz/24 h (mit OU – 50 %)
4. DTV Kirchseeon bis zu 20.000 Kfz/24h (2030)



Die in der Diskussion befindlichen Tunnelvarianten für Kirchseeon und Steinhöring sind weiter zu verfolgen, da sie Landschaftsverbrauch und Neuverlärnung minimieren und die Ortskerne maximal entlasten.

Die höheren Baukosten (laut Machbarkeitsstudien des Bauamtes Rosenheim: Tunnel Kirchseeon ca. 75 Mio. €) müssen den kilometerlangen Straßenschneisen möglicher Umfahrungsvarianten gegengerechnet werden.

3. Die Staatsstraße 2080 (mit FTO und Westtangente Rosenheim)
– eine „A99-light“ durch den Landkreis Ebersberg?



FTO, St 2080 mit OU und Westtangente Rosenheim





B15-Westtangent Rosenheim

11,5 km, 190 Mio. €

(BVWP 2003: 61,3 Mio €)

1. BA frei 2015
2. BA im Bau
3. BA im Bau
4. BA frei 2018

→ Westtangente Rosenheim fertig 2020

Bis 2020 wollte die Staatsregierung die St 2080 entsprechend ertüchtigen (Staatsstraßenausbauplan von 2011) :

OU Ostermünchen	3,9 km 6,1 Mio. € GR lehnt 2011 ein PFV für eine Umfahrung ab	I. bis 2020
OU Aßling	GR lehnt 2011 eine Umfahrung gegen die Empfehlung der Staatsregierung ab	
OU Grafing	2,7 km 5,1 Mio. € (jetzt 10,7)	I. UEB fertig 2016
OU Ebersberg	3,4 km 8,3 Mio. € und eine StRat lehnt alle 9 Untersuchten Varianten 2009 ab	II. nach 2025
OU Schwaberwegen	2,4 km 3,1 Mio. € (jetzt 5,8) GR befürwortet im Juni 2016 den Vorentwurf des Bauamtes	I. bis 2020 (PFV)

→ **St 2080 von Rosenheim bis zur A94: 40 km**

→ **vorgesehene Neutrassierung ca. 15 km für > 30 Mio. €**

Aus für Umgehungsstraße

Nun ist es beschlossen: Ostermünchen bekommt keine Umgehungsstraße. Mit 17:2 Stimmen entschied sich der Gemeinderat Tuntenhausen in jüngster Sitzung abermals nach 2014 klar gegen die vom Staatlichen Straßenbauamt Rosenheim genehmigte ortsnahe Umfahrung des Ortes.

Tuntenhausen – Bei der von vielen Bürgern besuchten Ratssitzung erinnerte Bürgermeister Georg Weigl an die kürzliche Vorstellung durch das Staatliche Bauamt, das Anfang Oktober das Ergebnis der Untersuchungen zur von Tuntenhausen gewünschten alternativen weiteren Trasse vorstellte (wir berichteten). „Durch größtenteils naturschutzrechtlich

Weigl ging in der Folge auch noch auf die eingegangenen Bürger-Stellungnahmen ein, die insgesamt einer nahen Variante eher kritisch gegenüberstehen.

Wie unterschiedlich die Meinungen sein können, zeigte dann auch die Diskussion im Ratsgremium. Stefan Hofbauer (ÜW Ostermünchen) wies daraufhin, dass 2014 bei der Sammlung von Unterschriften die Auswahl zwischen einer nahen und einer fernen Trasse bestand. Hierbei wurde die ortsferne Trasse favorisiert. Jetzt aber, so Hofbauer, war zu entscheiden, entweder eine nahe oder gar keine Umfahrung zu erhalten. „Einige der Unterzeichner würden mit diesem Wissen möglicherweise einer nahen Trasse keiner Umfahrung vorziehen“, so der Gemeinderat, der sich für die nahe Trasse aussprach.

„Als meine schwerste Ratsentscheidung“ bezeichnete



Eng geht es oftmals im Ortskern von Ostermünchen zu. Daran wird sich auch nichts ändern, denn der Gemeinderat setzte den Planungen für eine Ortsumgehung fürs Erste ein Ende. FOTO STACHE

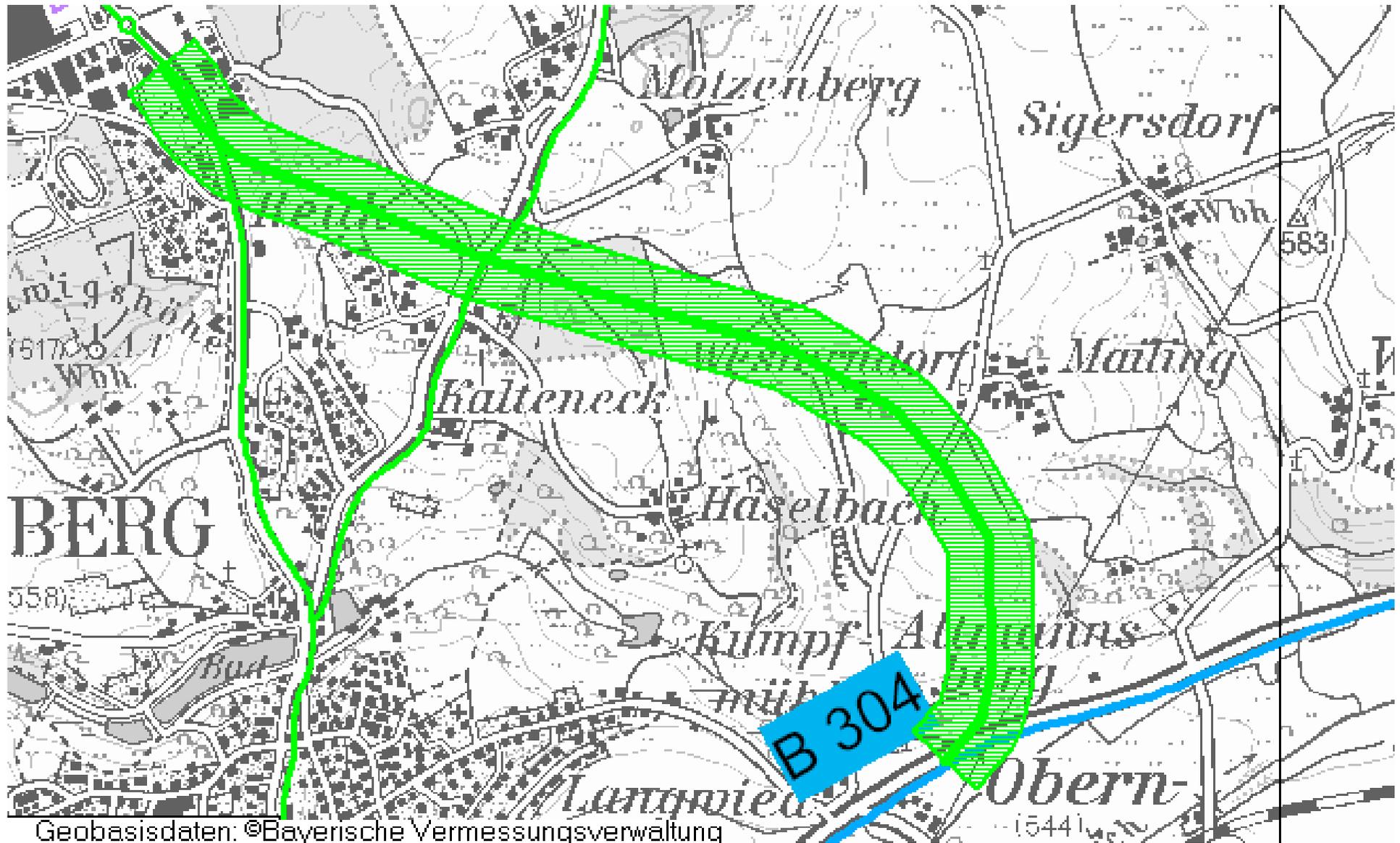
„Momentan brauchen wir die Umgehung nicht.“ Heinz

Weigl ging und stetig auf seiner Trassenführung be-

Harald Filipitsch (ÜW Ostermünchen) in die Runde.

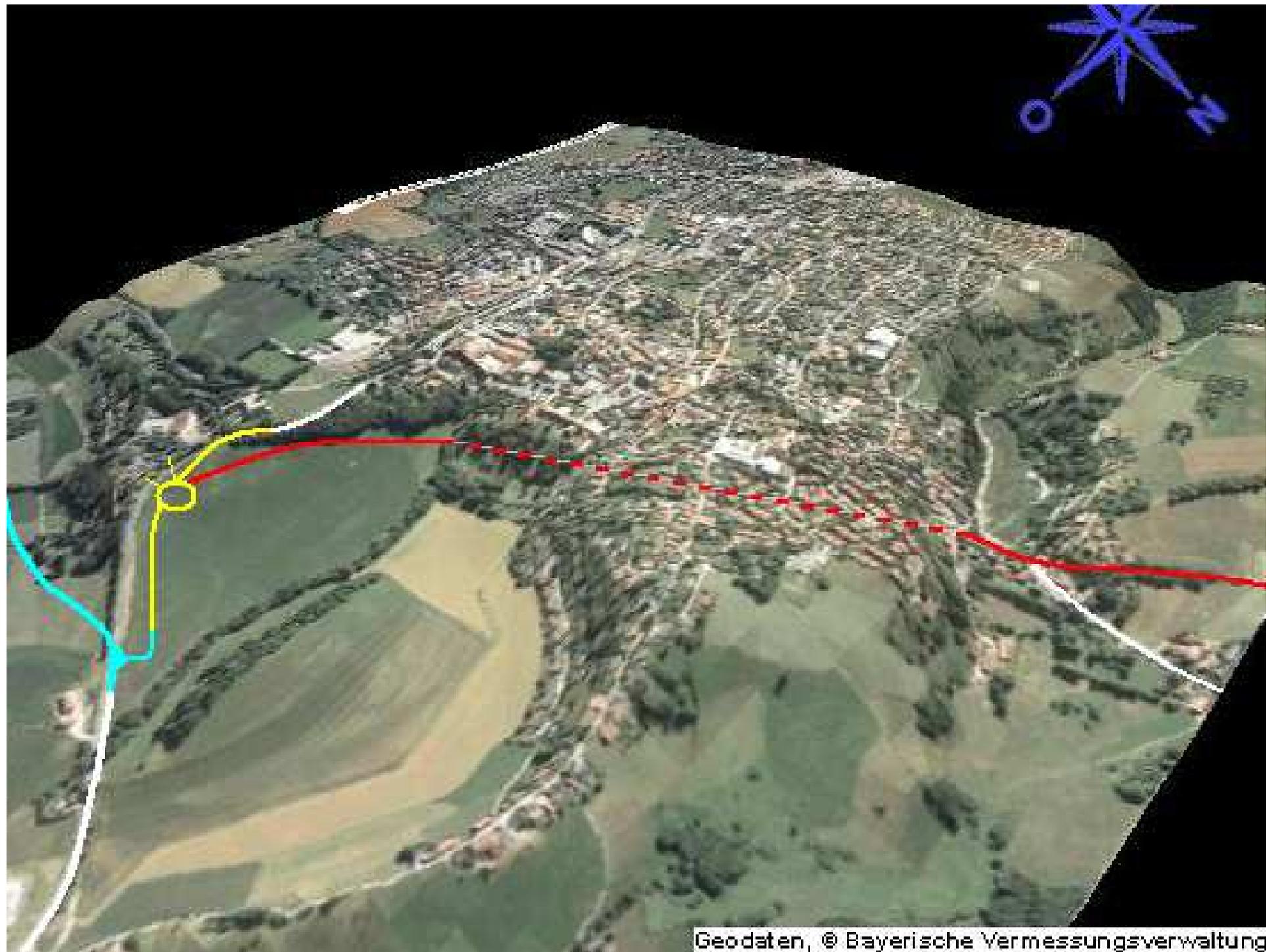
17:2 Stimmen eine ortsnahe Variante der Ortsumfahrung

OU Ebersberg (3,4 km - 8,3 Mio.€)

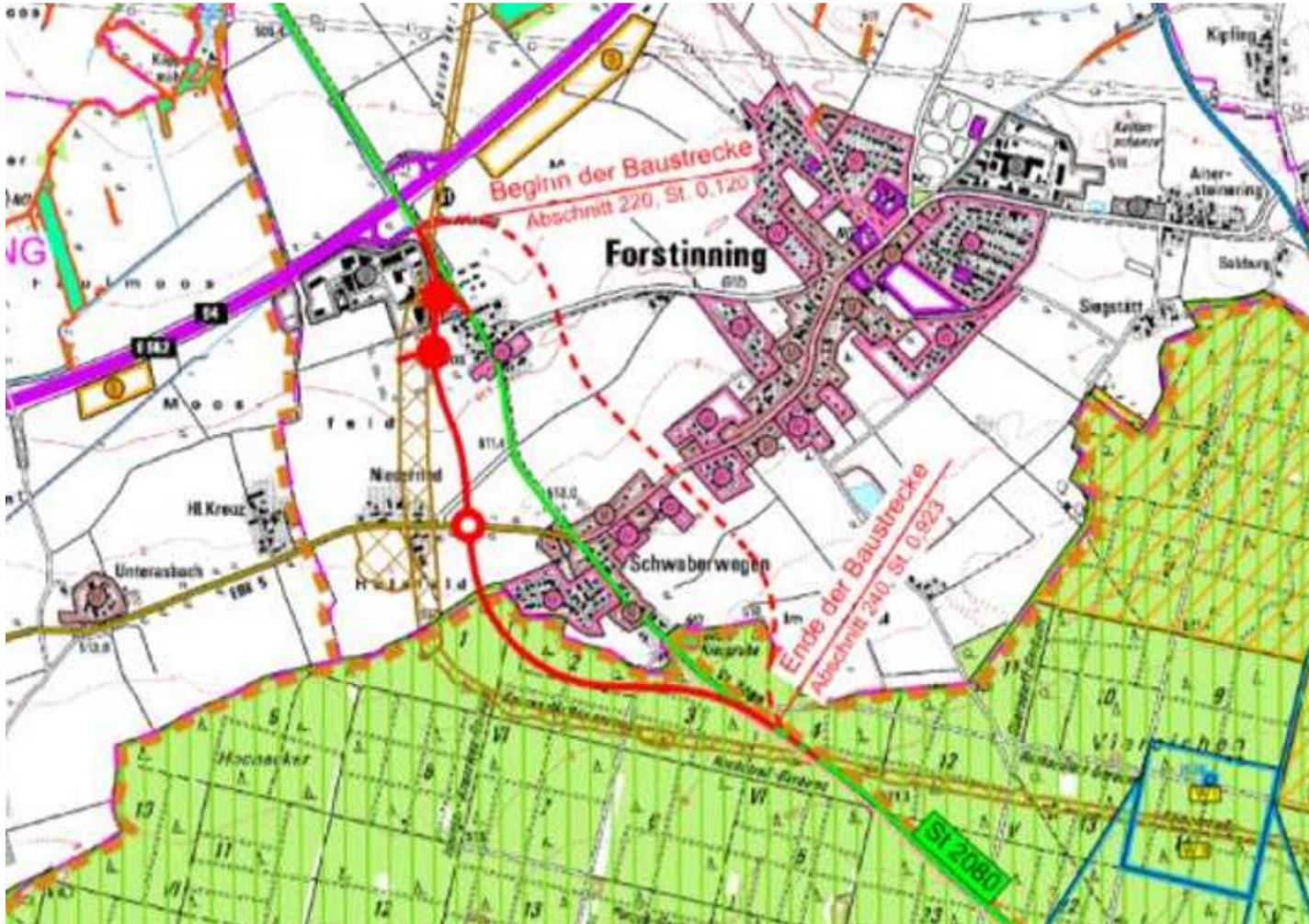


Geobasisdaten: ©Bayerische Vermessungsverwaltung



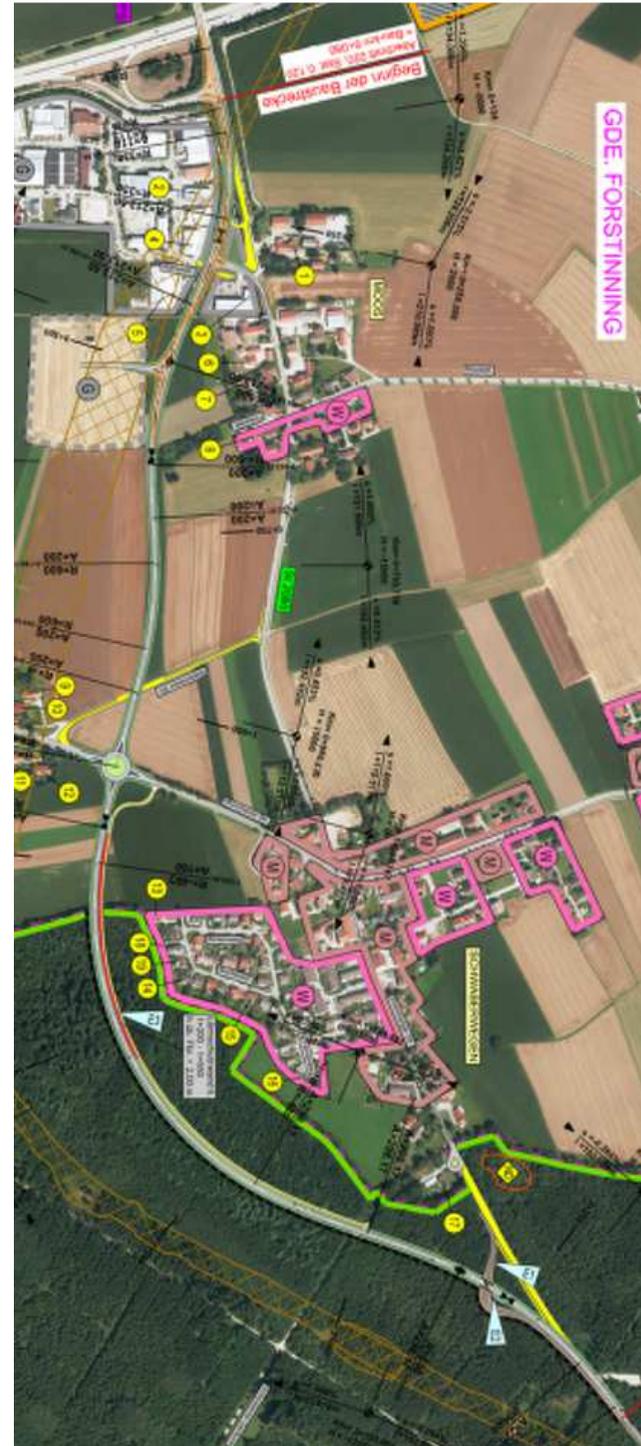


Westumfahrung Schwaberwegen 2,4 km, 5,8 Mio. €



Westumfahrung Schwaberberwegen

2,4 km, 5,8 Mio. €)





GDE. FORSTINNING

SCHWARZKOPFGRABEN

ZSW 1
 Fläche über einer Gelde- u. Planung
 1:1 Züge der St. 2000
 Blatt-Nr. 24182
 Breite des u. Geländes = 11,82m
 LfL = 2,50m, LfP = 4,02m
 St. V. = 70,30 m²
 St. H. gem. LfP Fachbereich 101

LSG

ANZINGER FORST
 (Gde.-frei)

Bauplatz der Bauweise
 Bauweise 200, Bauweise 100
 Bauweise 50

1:200 - 1:400
 St. V. = 2,50m

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

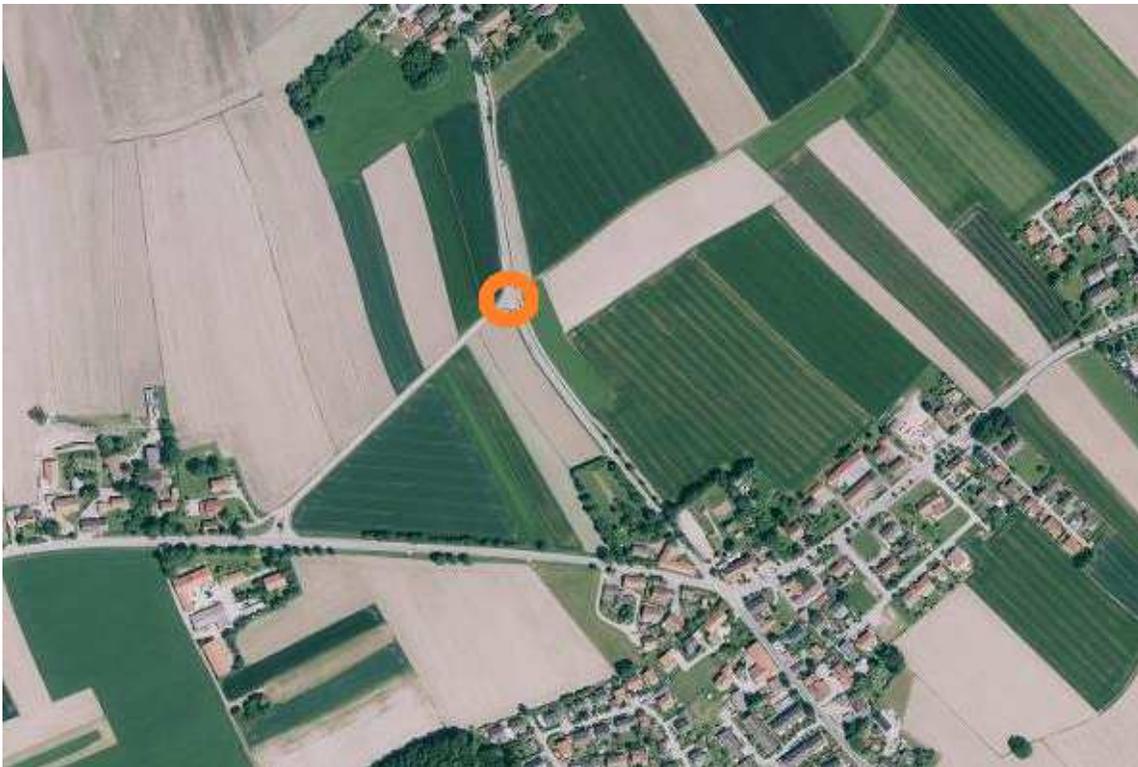
98

99

100



Kreisel + Linksabbiegen verbieten



Bürgerinitiative St2080 – Schwaberwegen und Moos e.V.

30ER ZONE



50ER ZONE



Bürgerinitiative St2080 – Schwaberwegen und Moos e.V.

Unterführung der St 2080 auf ca. 100 Metern
Länge – Dorfplatz an der Oberfläche



Rampe Nord > 100 Meter mit < 5 %,
Rampe Süd 70 Meter < 10 %

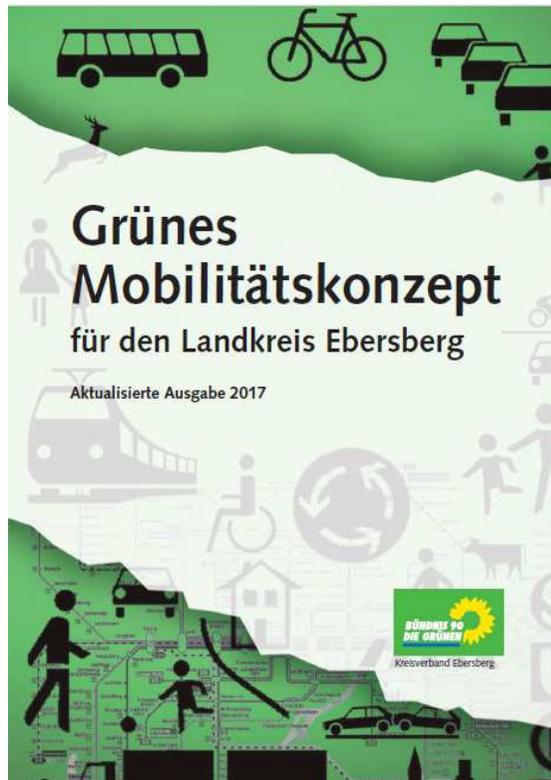


Kreisel zwischen Schwaberwegen und Moos



Fakten:

1. OU Grafing fertig
2. Westtangente Rosenheim fertig bis 2020
3. wenn weitere „Nadelöhre“ der St2080 wegfallen wird der (Schwerlast-) Verkehr auf der St2080 deutlich zunehmen



Aus oben genannten Gründen wenden wir uns gegen die geplanten oder angedachten Umgehungsstraßen in Schwaberwegen, Weißenfeld, Parsdorf, Pliening, Steinhöring, Aßling und Tulling und die zweite Umfahrung von Ebersberg.

Die in der Diskussion befindlichen Tunnelvarianten für Ebersberg, Kirchseeon und Steinhöring sind weiter zu verfolgen, da sie Landschaftsverbrauch und Neuverlärnung minimieren und die Ortskerne maximal entlasten.

Kreisstraßen

- Der Landkreis Ebersberg ist im Besitz eines Kreisstraßennetzes von über 100 km Länge.
- Seit 2015 werden die Straßen systematisch auf ihren Zustand hin untersucht und dementsprechend in eine „Sanierungsreihenfolge“ gebracht.
- Größere Neubauten sind konkret außer der Ortsumfahrung Weißenfeld/Parsdorf nicht geplant. Die OU mit 6 km Länge soll > 22 Mio. € kosten, von denen die Gemeinde Vaterstetten mehr als ein Drittel selber aufbringen muss (Landkreis 2,5 Mio. €) .

OU Weißenfeld und Parsdorf

6 km

> 22 Mio. €

1/3 Vaterstetten

> 4 Mio. € Investor

Lkr EBE 2,5 Mio. €

Bildquelle:
Autobahn-
direktion
Südbayern



2,5 statt
5 km



Autobahn-
direktion
Südbayern,
eigene
Bearbeitung

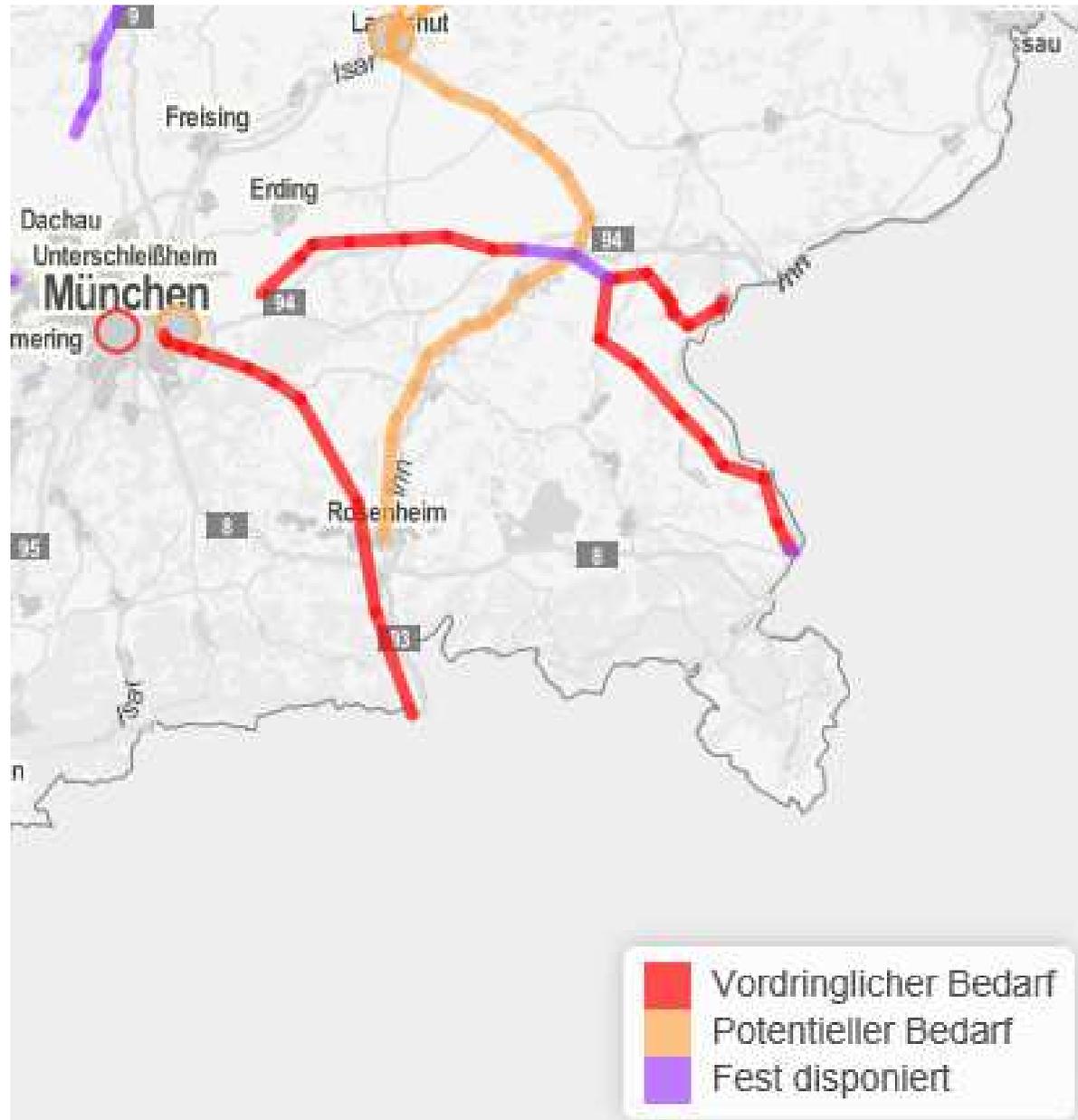
4. Der BVWP 2030 und der Brennerzulauf durch den Landkreis Ebersberg...

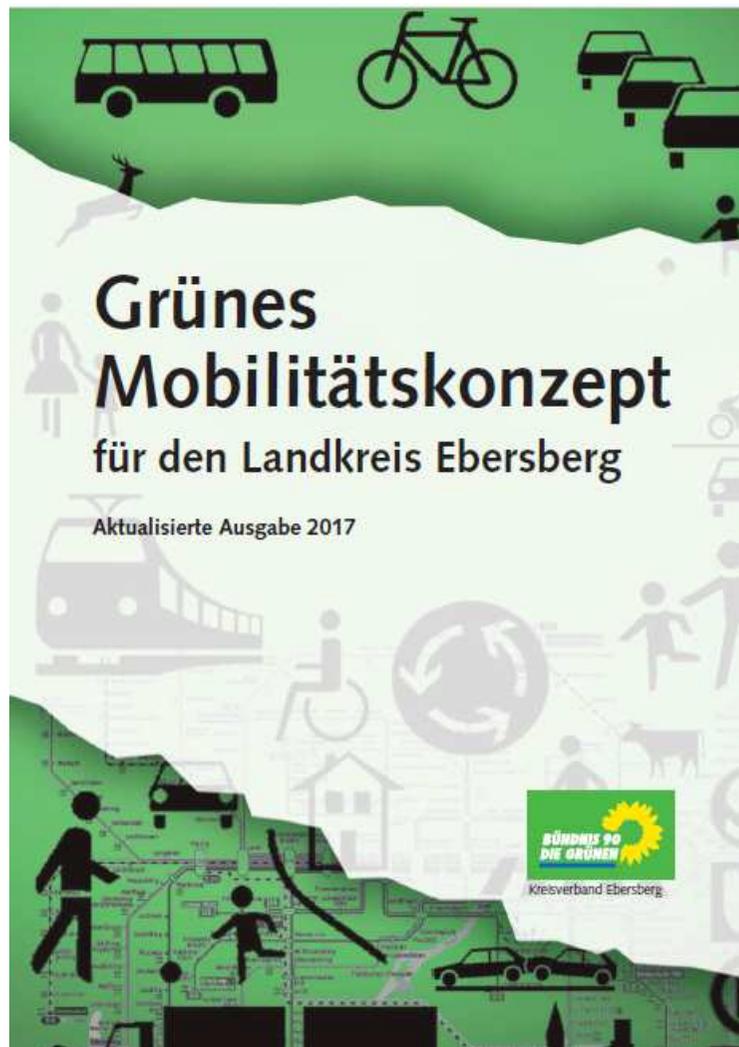
Der neue BVWP und der Brennerzulauf Brennerbasistunnel - BBT

Strecke: Innsbruck – Franzensfeste
Länge: > 50 km
Kosten: < 10 Mrd. €
Vortrieb Haupttunnel: 0 m
Vortrieb gesamt: > 50 km
Eröffnung: 2028

(die Häfen von Triest und Venedig sind zusammen immerhin halb so groß wie Genua)

Brennerzulauf in Oberbayern



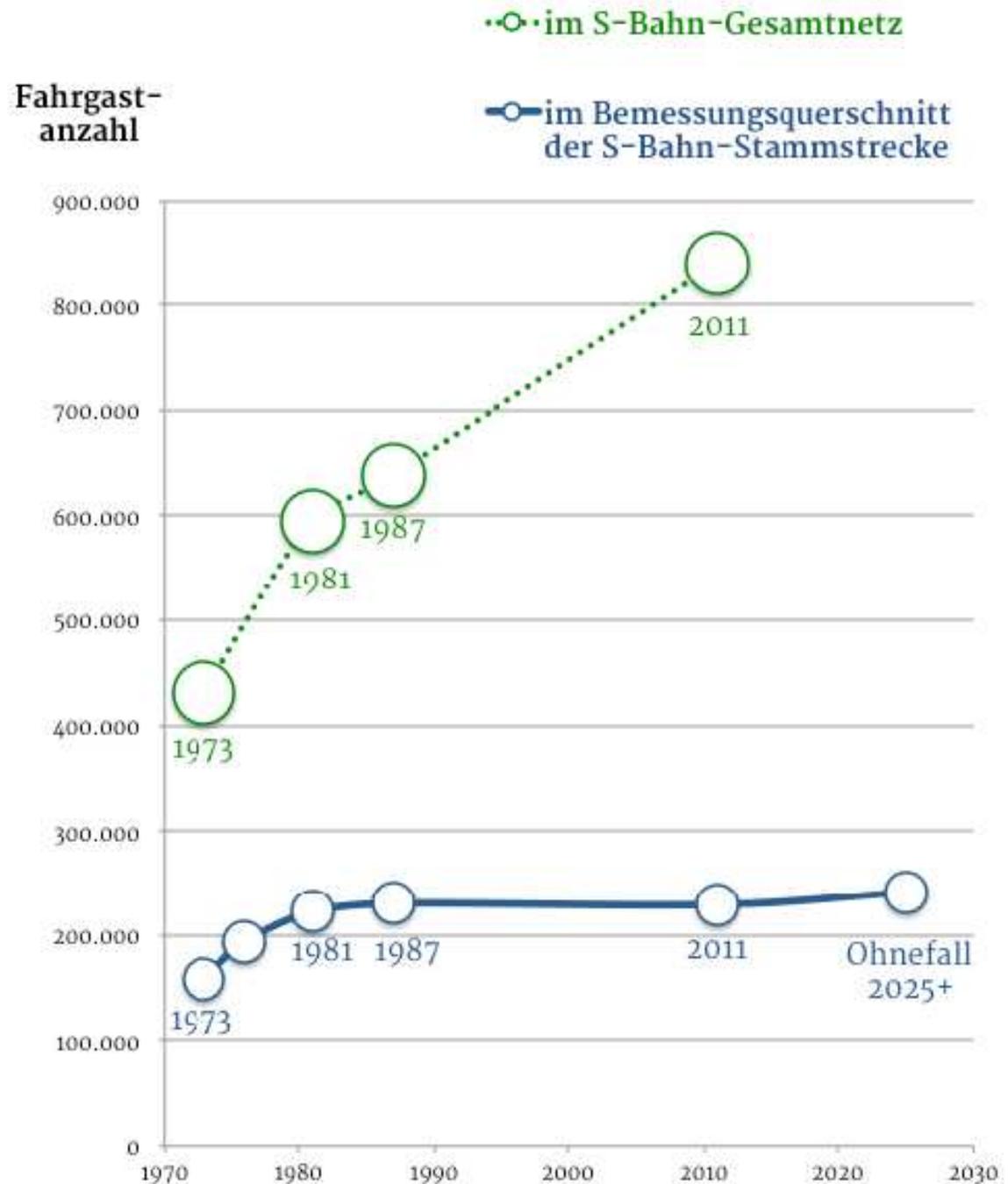


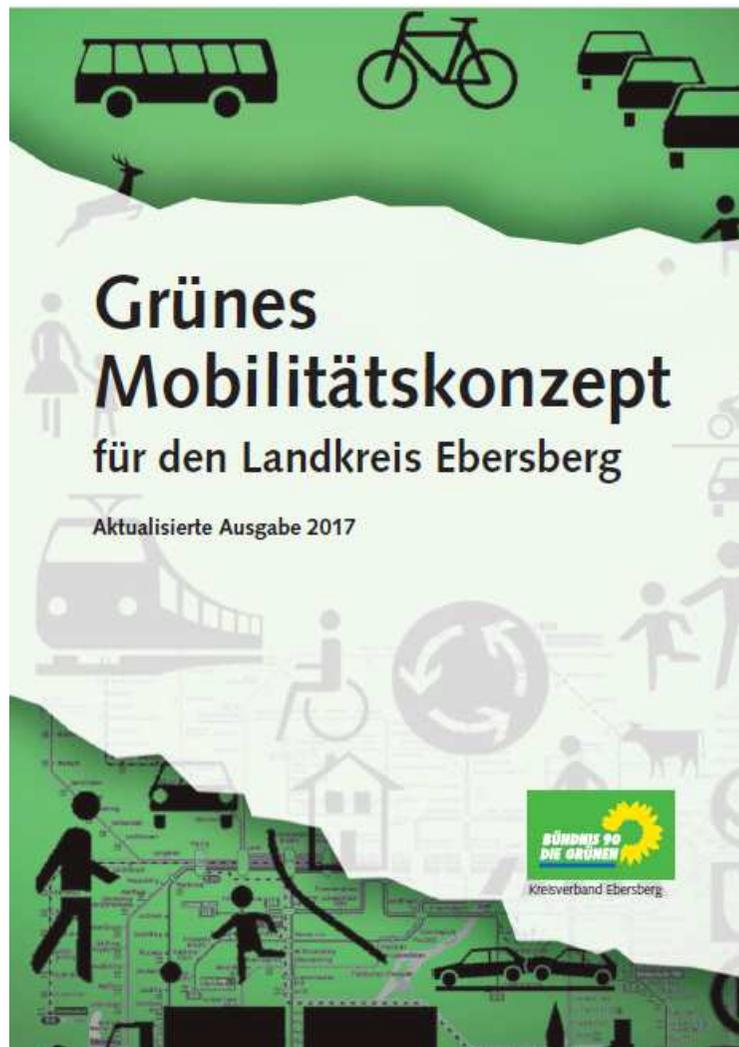
Wir fordern den behutsamen Ausbau und die Elektrifizierung des sogenannten Ostkorridors (Bahnlinie Regensburg – Landshut – Mühldorf – Rosenheim), damit im Bahnknoten München vorhandene Ausbaupotentiale für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) nicht verloren gehen, auch im Bewusstsein, dass auf dem Ostkorridor ebenfalls Eingriffe in naturschutzrechtlich geschützte Gebiete nötig wären.

5. MVV und 2. Stammstrecke

Im „Regelbetrieb“ ist das Gesamtnetz überlastet und nicht die Stammstrecke

„Störfälle“ entstehen zu ca. 90 % an den Außenästen (und nicht an/in der Stammstrecke)

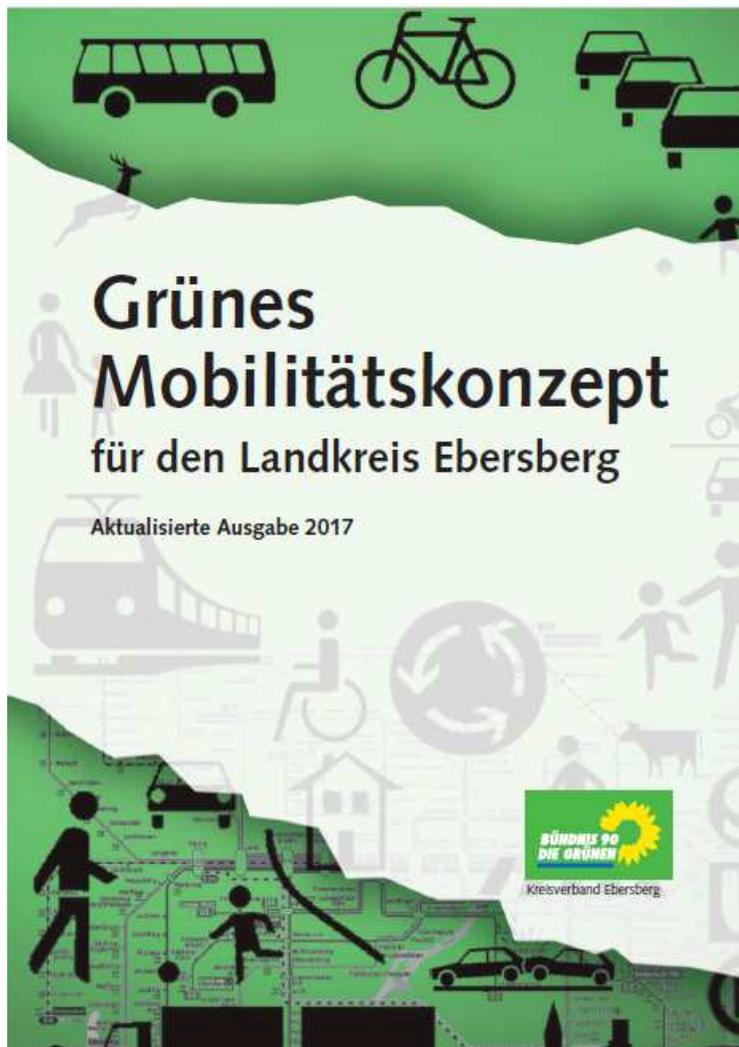




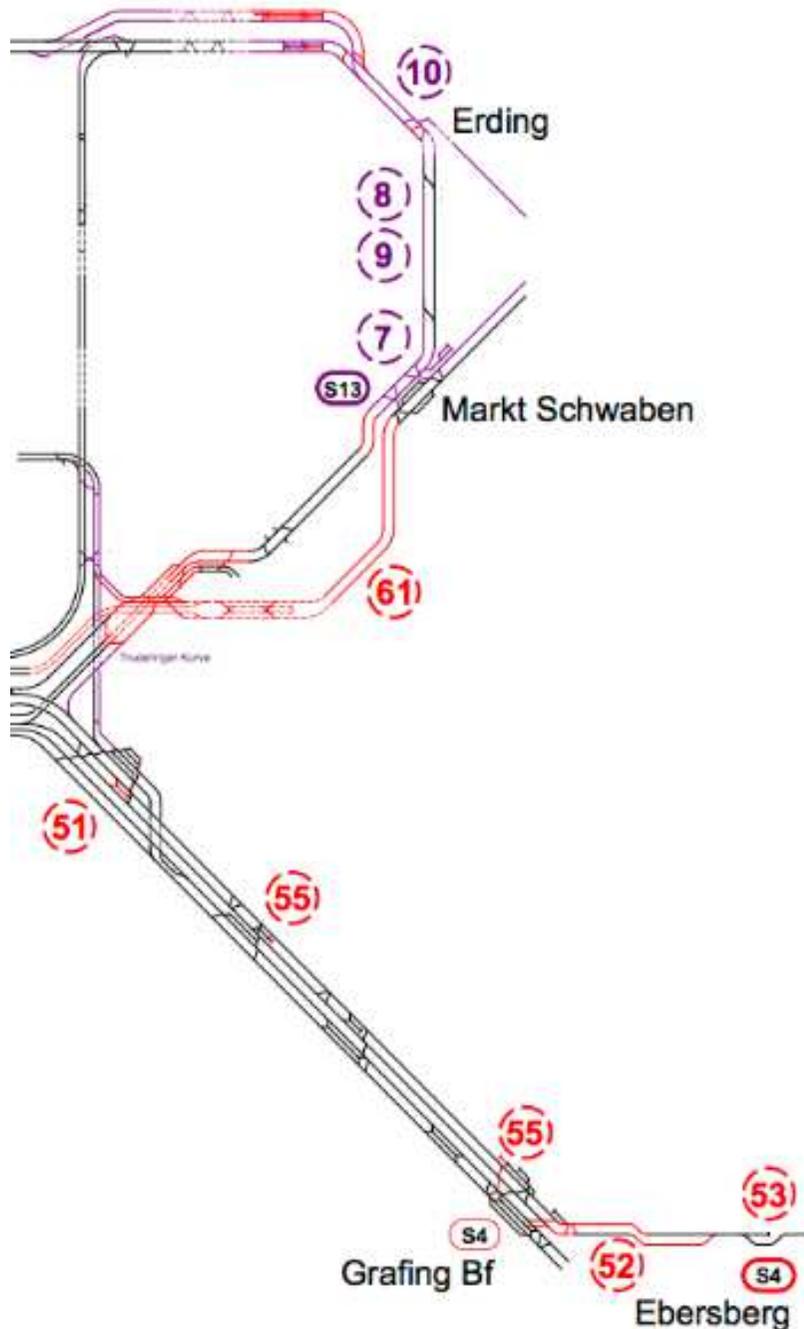
3.1 Rückgrat S-Bahn stärken

Taktverdichtung:

- durchgängiger 20 Min-Takt bis Ebersberg (S4)
- durchgängiger 20 Min-Takt bis Erding (S2)
- durchgängiger 10 Min-Takt bis Grafing-Bahnhof (S4) in den Hauptverkehrszeiten
- durchgängiger 10 Min-Takt bis Markt Schwaben (S2) in den Hauptverkehrszeiten



Die unabhängigen Ingenieure Baumgartner und Kantke haben im Auftrag der Grünen Landtagsfraktion 62 Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen (geschätzte Kosten: über 3 Mrd. €!) ermittelt, die die S-Bahn München für einen echten Takt 10/20 benötigt – eine 2.Tunnel-Stammstrecke findet sich in dem über 200 Seiten umfassenden Gutachten nicht. (vgl. Ingenieurgutachten „S-Bahn München 2030“, Baumgartner/Kantke, 2016).



Fest disponiert vom Freistaat

Nr. 10 „Erdinger Ringschluss“, 15 km, 300 Mio. €

Nr. 7, 8, 9 zweigleisiger Ausbau MS-Altenerding, St. Kolomann 12 km, eigener S-Bahnsteig Markt Schwaben 180 Mio. €

NEU

Nr. 61 Zweigleisige NBS Riem – Markt Schwaben 200 Mio. €

Nr. 51+55 Wende- und Abstellgleise 8 Mio. €

Nr. 52 Zweigleisiger Ausbau Grafing Bahnhof Ebersberg, 5,5 km, 40 Mio €

Nr. 53 Zweigleisiger Teilausbau + Elektrifizierung bis Wasserburg 50 Mio. €

Umgehungsstraßen und der Ebersberger Forst

Mobilität im Münchner Osten
– wohin mit dem Verkehr?



Zusammenfassung

1. **Wachstum lenken** → Bauleitplanung → Stadt der kurzen Wege + ÖPNV-Anschluss
2. **Durchgangsverkehr ableiten** → bereits in Albaching
3. **kein Straßenbau** auf der der grünen Wiese, aber punktuelle Abhilfe (ggf. Tunnel in Kirchseeon, Steinhöring, Ebersberg, Unterführung in Schwaberwegen, Südumfahrung Weißenfeld)
4. **S-Bahn**: massiver Ausbau, eigene Gleise, Elektrifizierung Filzenexpress
5. **Tangentialverbindungen** schaffen → Bus- & Radverkehr stärken