

2. S-Bahn-Stammstrecke, München

Baulogistik

Verkehrliche Auswirkungen der Gesamtmaßnahme
auf das Straßennetz der Landeshauptstadt München





Der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim und Ostbahnhof / Leuchtenbergring mit einer Gesamtlänge von rd. 10 km, davon rd. 8 km im Tunnel und 4 Stationen erfordert die zeitweise Einrichtung von rd. 20 Baustellen entlang der Gesamtmaßnahme (Folie 4).

Nur durch den gleichzeitigen Bau an mehreren Stellen ist eine wirtschaftliche Errichtung der Gesamtanlage in einem überschaubaren Zeitraum möglich. Gleichzeitig werden damit die Zeiträume mit Beeinträchtigungen Dritter und des Straßenverkehrs insgesamt minimiert.

Die vom Vorhabenträger veranlasste Untersuchung zur Gesamtbaulogistik der 2. S-Bahn-Stammstrecke zeigt die Auswirkungen des zu erwartenden Baustellenverkehrs auf das Straßenverkehrsnetz der LH München auf und dient der Erkennung von ggf. auftretenden Engpässen an Straßenknoten während der Bauzeit.

Unterschieden wird der Abtransport von Massen (überwiegend Aushub) und die Versorgung der Baustellen (z.B. Beton, Stahl, Tübbinge). Die Aushubmassen werden zu den Bereitstellungsflächen Strassergelände bei Langwied bzw. Hüllgraben bei Daglfing befördert (Folie 4). Der LKW-Verkehr erfolgt zwischen Laim und Karlsplatz weitestgehend von Westen her und zwischen Marienhof und Leuchtenbergring von Osten her, so dass im Innenstadtbereich nur LKW-Verkehr zu den dort befindlichen Baustellen erfolgt. Ein Teil der Aushubmassen wird von Haidhausen über den nördlichen Mittleren Ring und Georg-Brauchle-Ring zum Strassergelände befördert. Die Quellen für den Versorgungsverkehr lassen sich derzeit noch nicht bestimmen. Es wird davon ausgegangen, dass dieser überwiegend vom Mittleren Ring aus zu den einzelnen Baustellen erfolgt.

Der Abtransport der Aushubmassen erfolgt teils auf der Straße (rd. 60 %) und teils auf der Schiene (rd. 40 %). Auf der Schiene wird überwiegend das Ausbruchmaterial aus den Streckentunneln abgefahren (Folie 6). Die Versorgung erfolgt über die Straße.

Die rd. 20 Baustellen entlang der Strecke weisen ein zum Teil stark unterschiedliches LKW-Aufkommen je Tag auf. Außerdem sind über die Gesamtbauzeit nicht alle Baustellen gleichzeitig in Betrieb, so dass auch die Verkehrsspitzen zeitlich verschoben sind (Folie 7).



Für das baustellenbedingte Verkehrsaufkommen auf der Straße wurden für die Kernbauzeit von rd. 4 Jahren drei Fälle betrachtet und als Ganglinie über alle Baustellen in LKW/Tag dargestellt. Dabei wurde immer der höchste Wert im entsprechenden Monat angesetzt, so dass die Werte etwas über den zu erwartenden LKW-Zahlen liegen (Folie 9 - 11):

- LKW-Aufkommen infolge Aushub (Maximum im Monat 6 des 3. Jahres)
- LKW-Aufkommen infolge Versorgung (Maximum im Monat 8 des 4. Jahres)
- LKW-Gesamtaufkommen (Maximum im Monat 5 des 2. Jahres)

Es wurden die einzelnen Querschnittsbelastungen der genutzten Straßen zu diesen drei Zeitpunkten ermittelt, jeweils als Summe von Aushub und Versorgung (Folien 12 - 14). Die aufgeführten LKW-Zahlen geben den Baustellenverkehr im Gesamtquerschnitt der Straße (Hin- und Rückfahrt) wieder.

Da die Untersuchung der Beurteilung der Zusatzbelastung des Straßennetzes infolge der Gesamtbaumaßnahme 2. S-Bahn-Stammstrecke dient, geben die Zahlen in den Folien nicht unbedingt die Spitzenbelastung für einzelne Baustellen wieder.

In einem weiteren Schritt wurden die Querschnittsbelastungen infolge des Baustellenverkehrs den aktuellen Querschnittsbelastungen für Schwerverkehr (Fahrzeuge über 3,5 to, Folien 15 - 17) und für den Gesamt-Kfz-Verkehr (Folien 18 - 20) gegenübergestellt. Daten zur Ist-Querschnittsbelastung wurden von der LH München beigestellt.

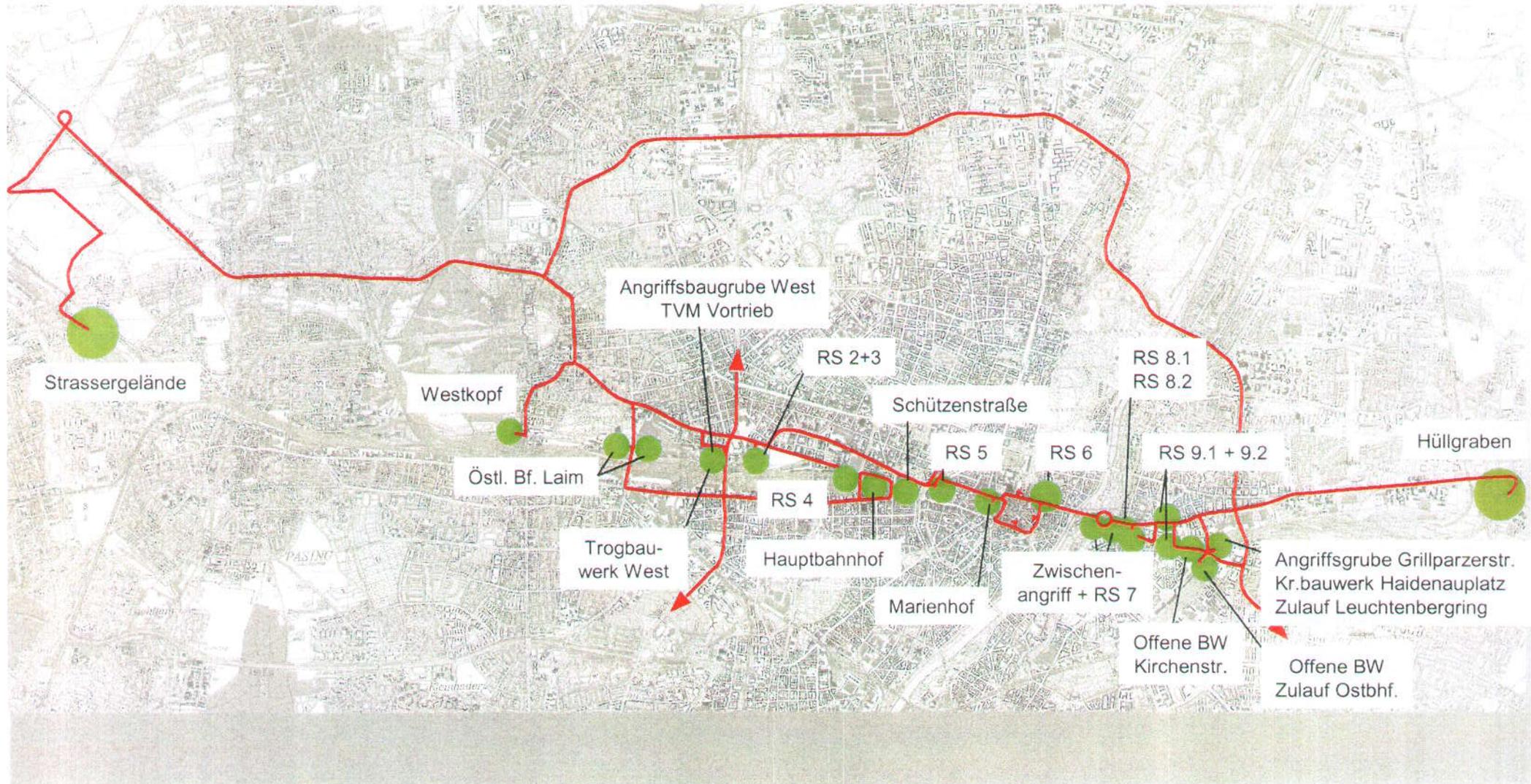
Der **Schwerverkehr** erhöht sich im ungünstigsten Fall in einigen Straßenabschnitten um bis zu 45 % (Einsteinstraße), ansonsten bis ca. 20 %.

Der **Gesamtverkehr** erhöht sich im ungünstigsten Fall in einigen Straßenabschnitten um bis zu 3 % (Einsteinstraße), ansonsten um 0,5 bis 1,5 %. Dies ist deutlich weniger als der prognostizierte Anstieg bis 2015.

Damit sind aufgrund des Baustellenverkehrs infolge der 2. S-Bahn-Stammstrecke keine Behinderungen des Straßenverkehrs oder der befahrenen Knoten zu erwarten.



Übersichtsplan mit Fahrtrouten von und zu den Baustellen auf der Straße

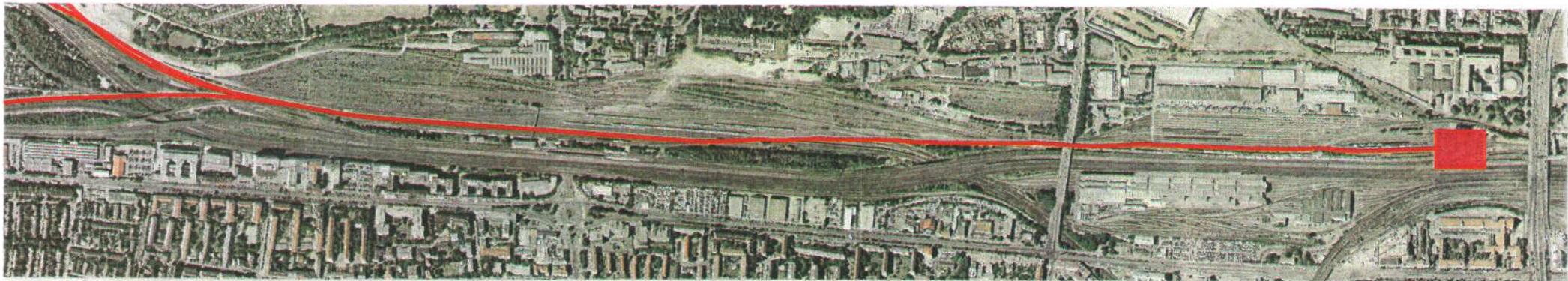




Übersichtsplan mit Fahrtrouten

Übersichtsplan mit Fahrtrouten von und zur Startbaugrube West (OH 5) auf der Schiene

Angriffsbaugrube West



Bahnhof Laim
Laimer Unterführung

Friedenheimer
Brücke

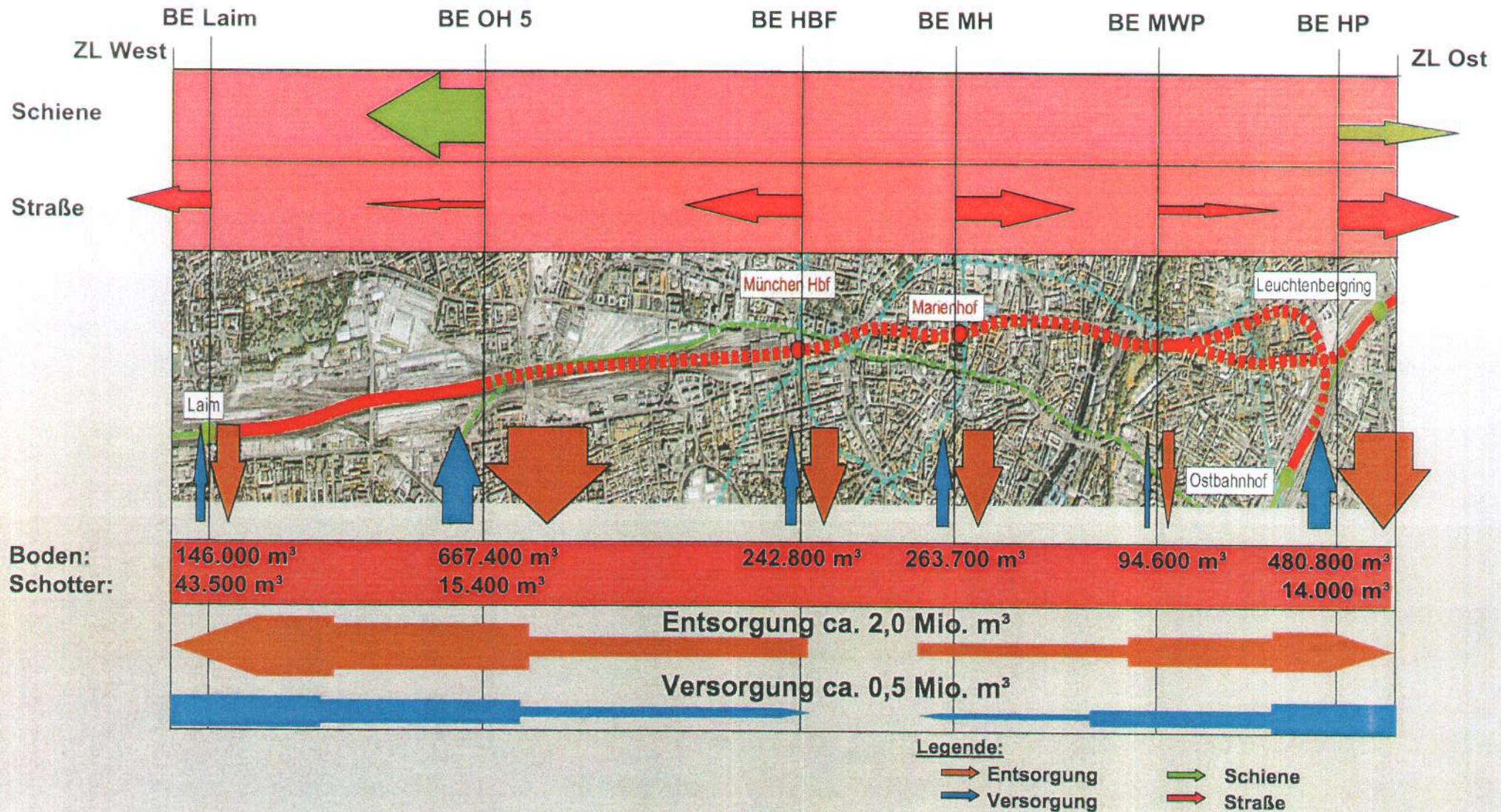
Donnersberger
-brücke



2. S-Bahn Stammstrecke, München



Massentransporte gesamt

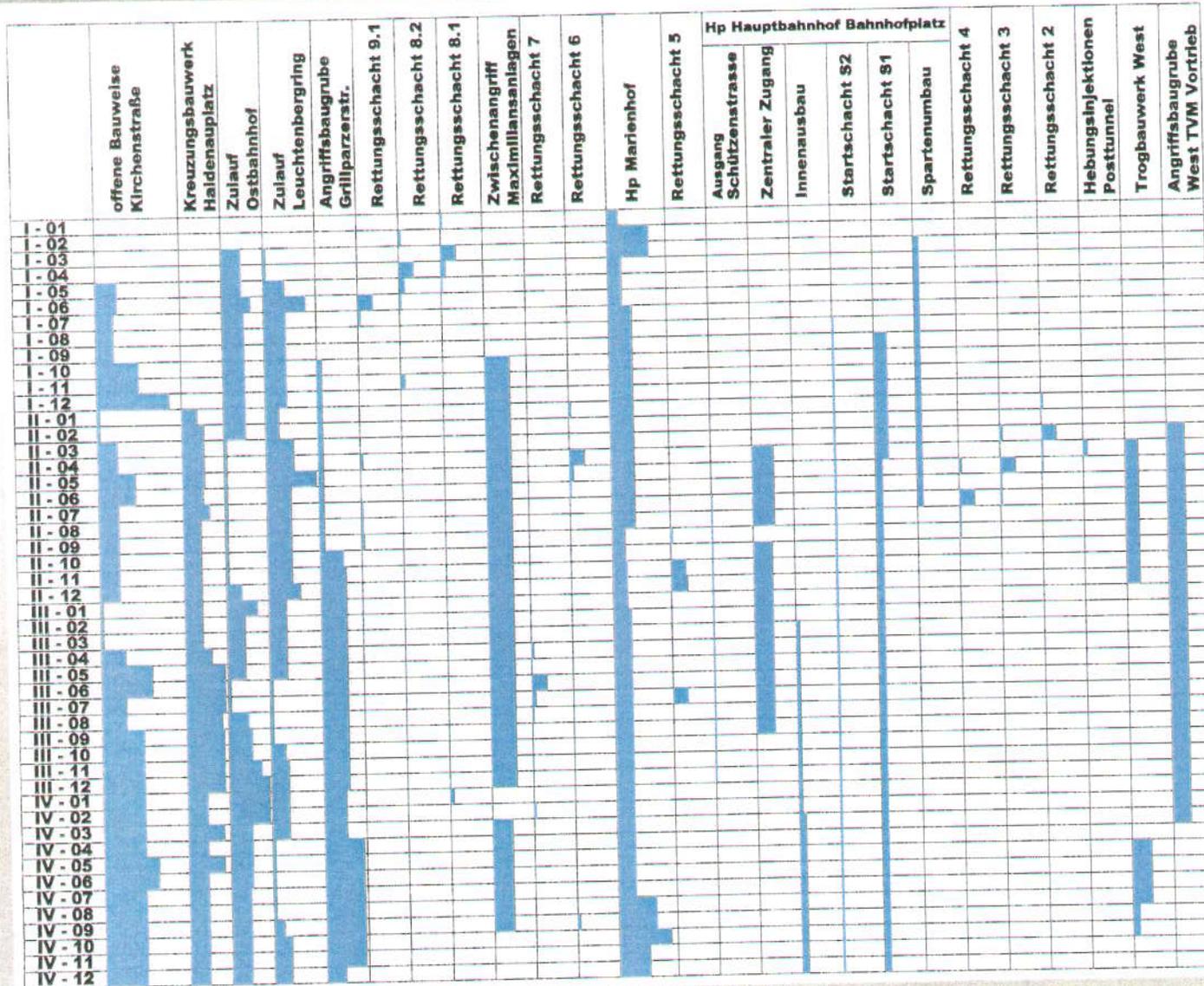




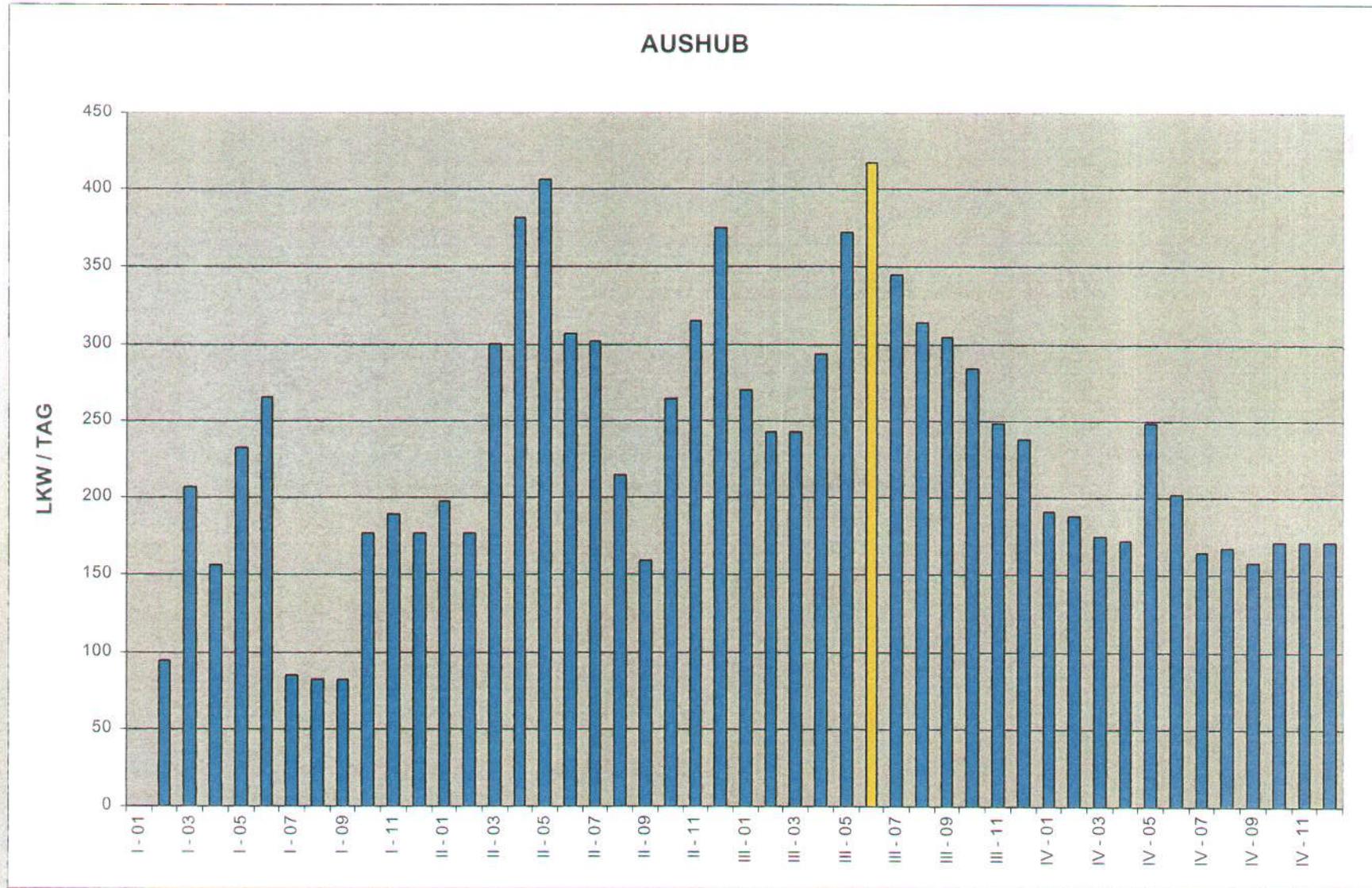
2. S-Bahn Stammstrecke, München

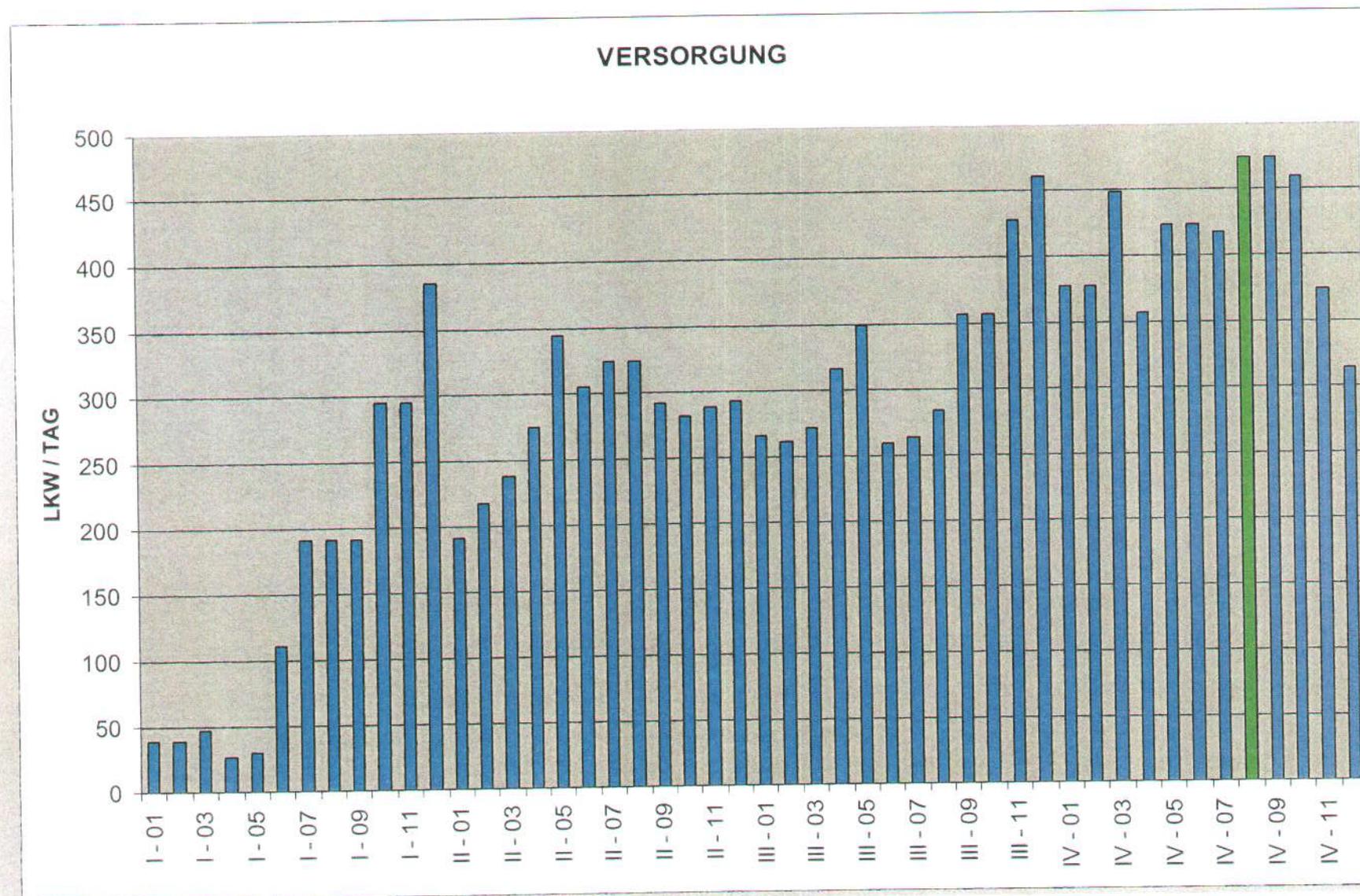


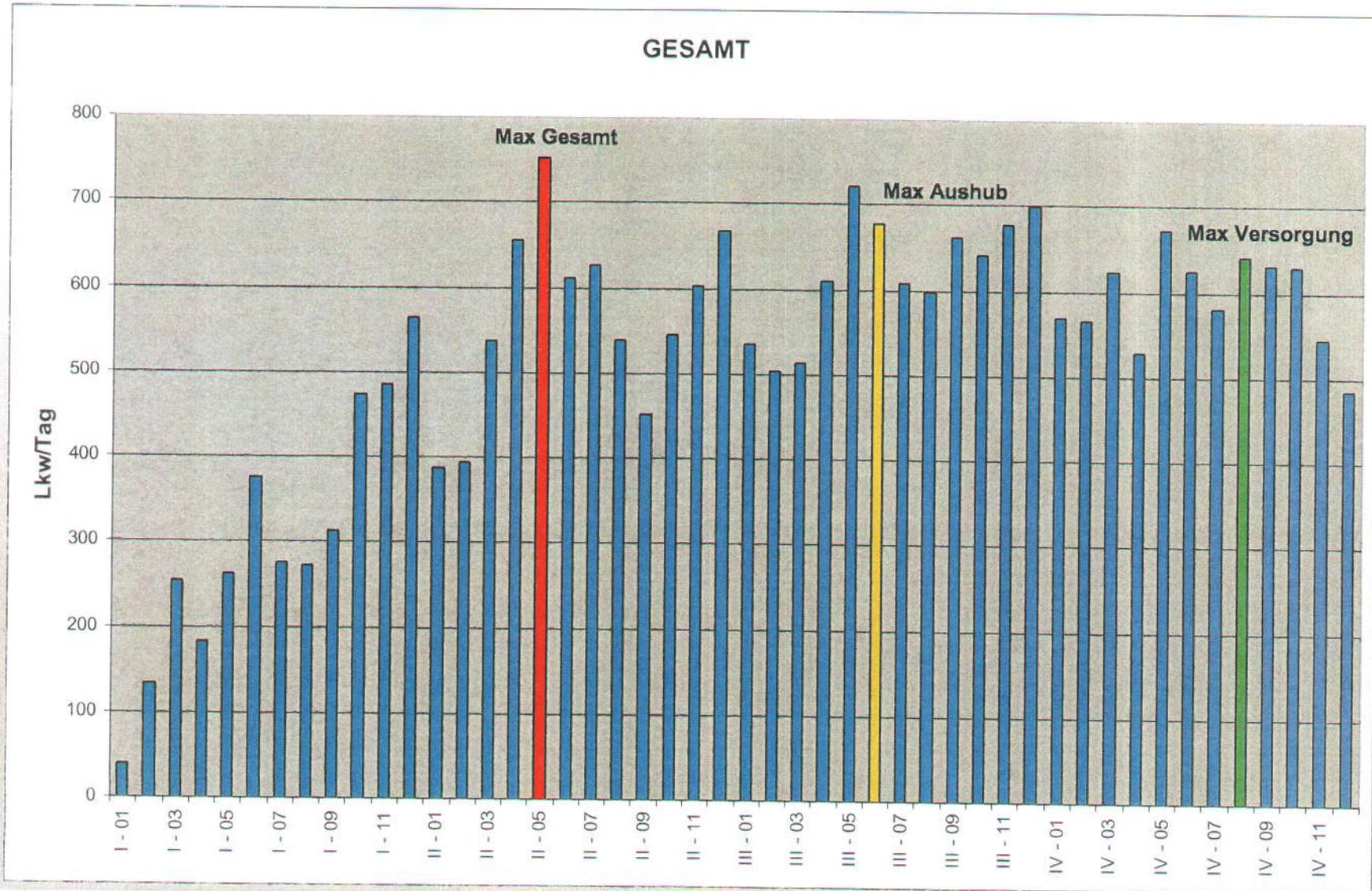
Zeitlicher Verlauf und Verkehrsaufkommen der Einzelbaustellen



hohe Verkehrsintensität
 niedrige Verkehrsintensität





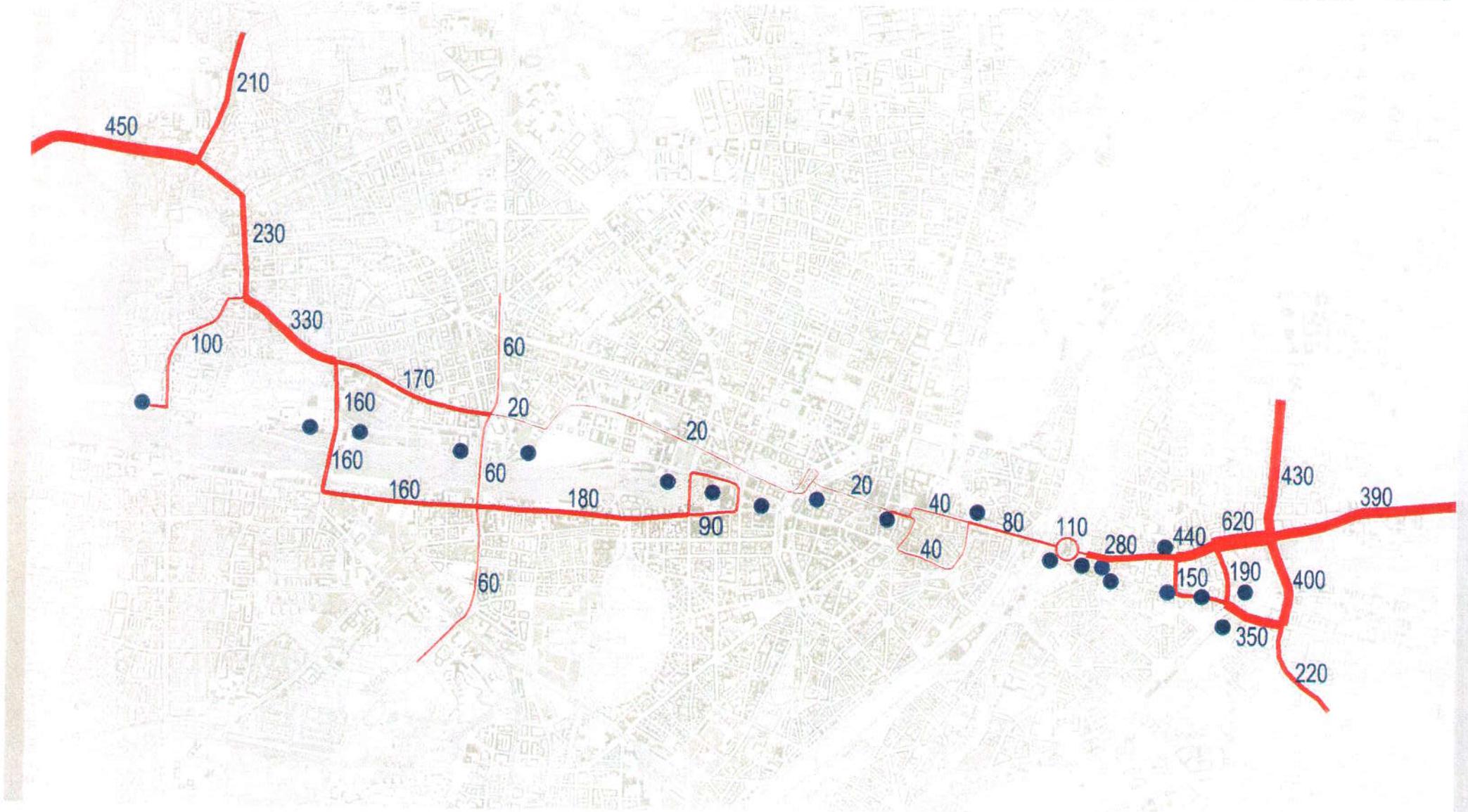




2. S-Bahn Stammstrecke, München



Verkehrsbelastungen Planfall max. Aushubverkehr Lkw/Tag (Hin + Rück)





2. S-Bahn Stammstrecke, München



Verkehrsbelastungen Planfall max. Versorgungsverkehr Lkw/Tag (Hin + Rück)





2. S-Bahn Stammstrecke, München



Verkehrsbelastungen Planfall max. Gesamtverkehr Lkw/Tag (Hin + Rück)

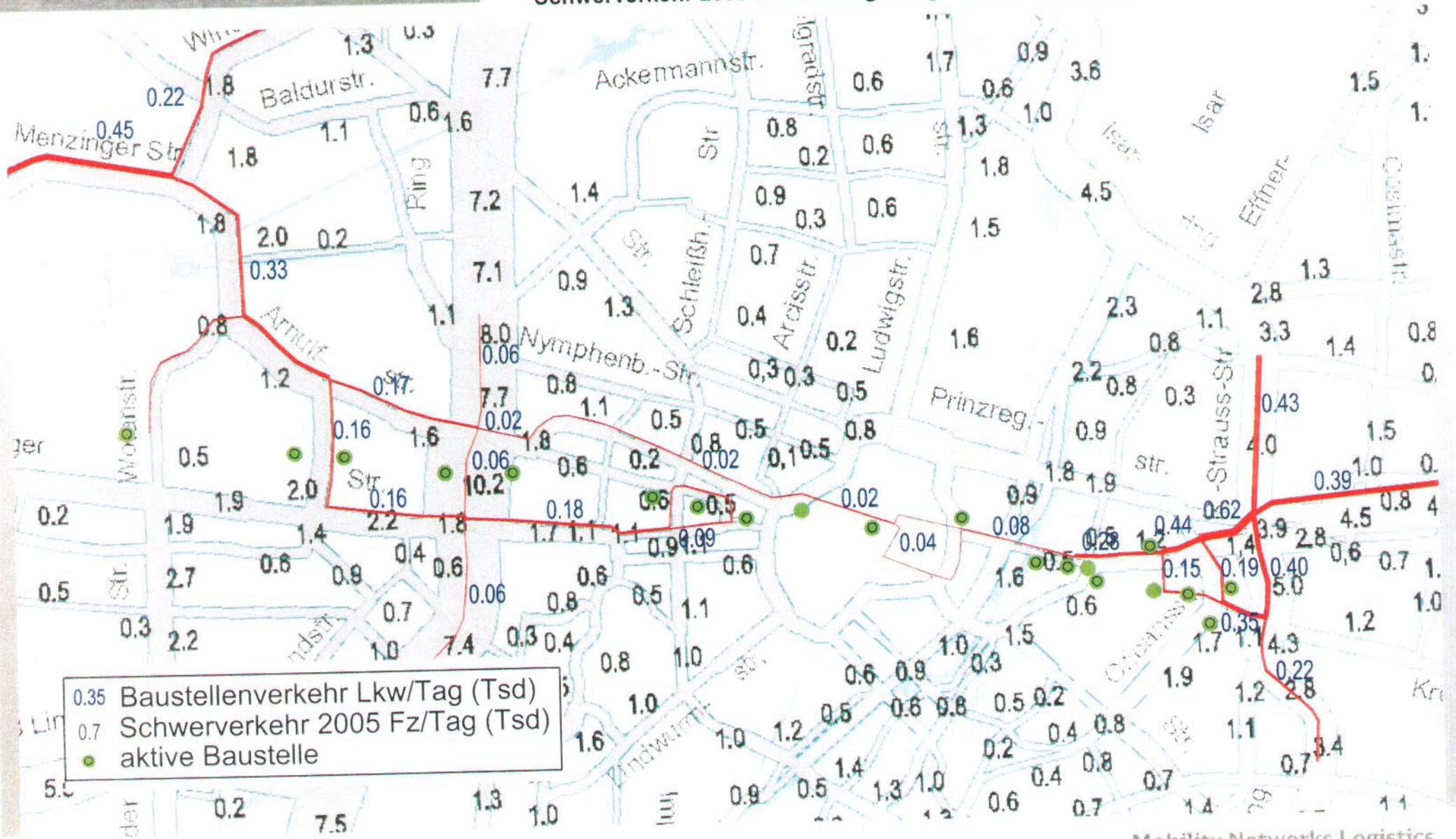




2. S-Bahn Stammstrecke, München



Schwerverkehr 2005 mit Überlagerung Planfall max. Aushubverkehr in Tsd. Fz/Tag

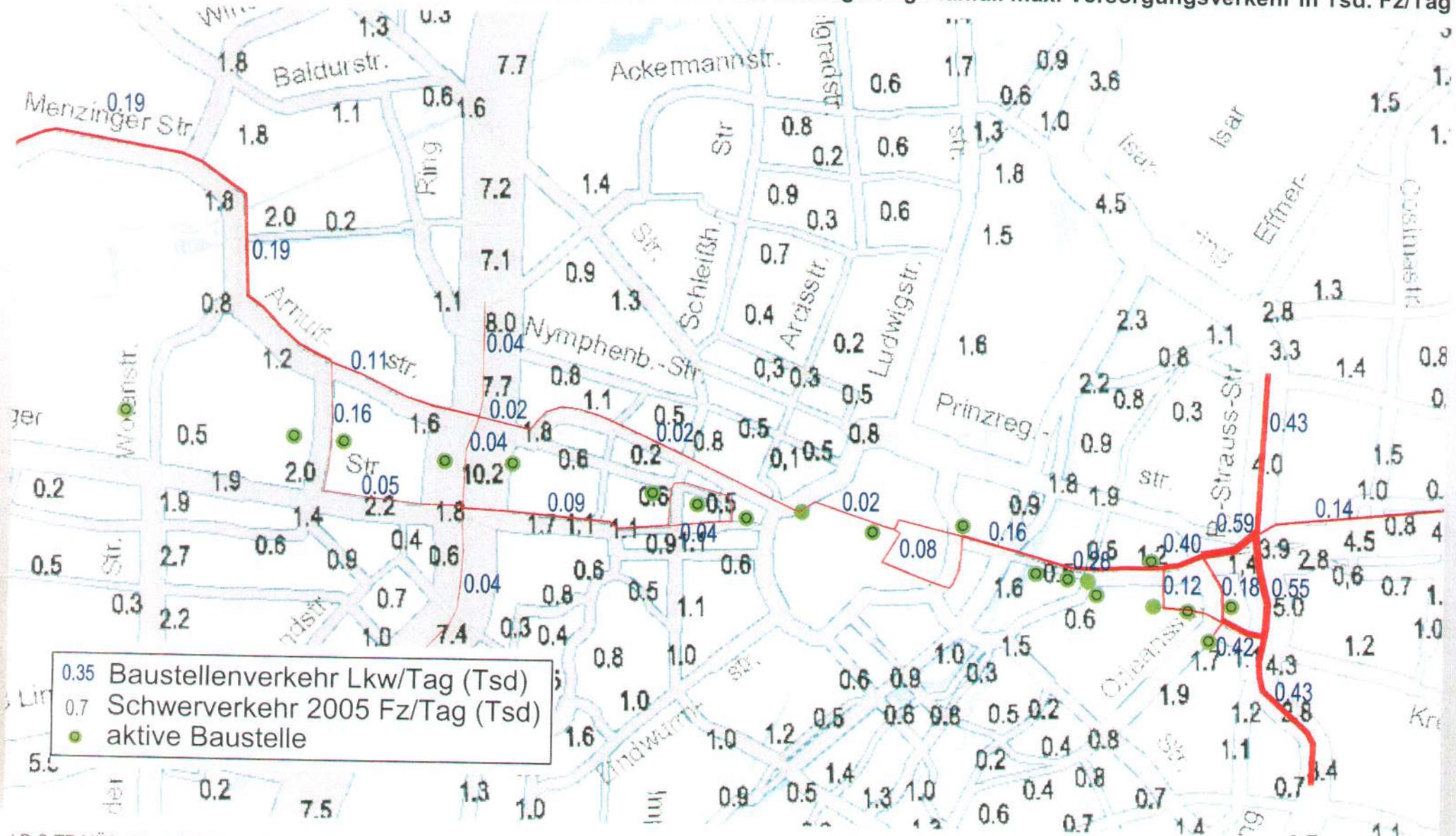




2. S-Bahn Stammstrecke, München



Schwerverkehr 2005 mit Überlagerung Planfall max. Versorgungsverkehr in Tsd. Fz/Tag

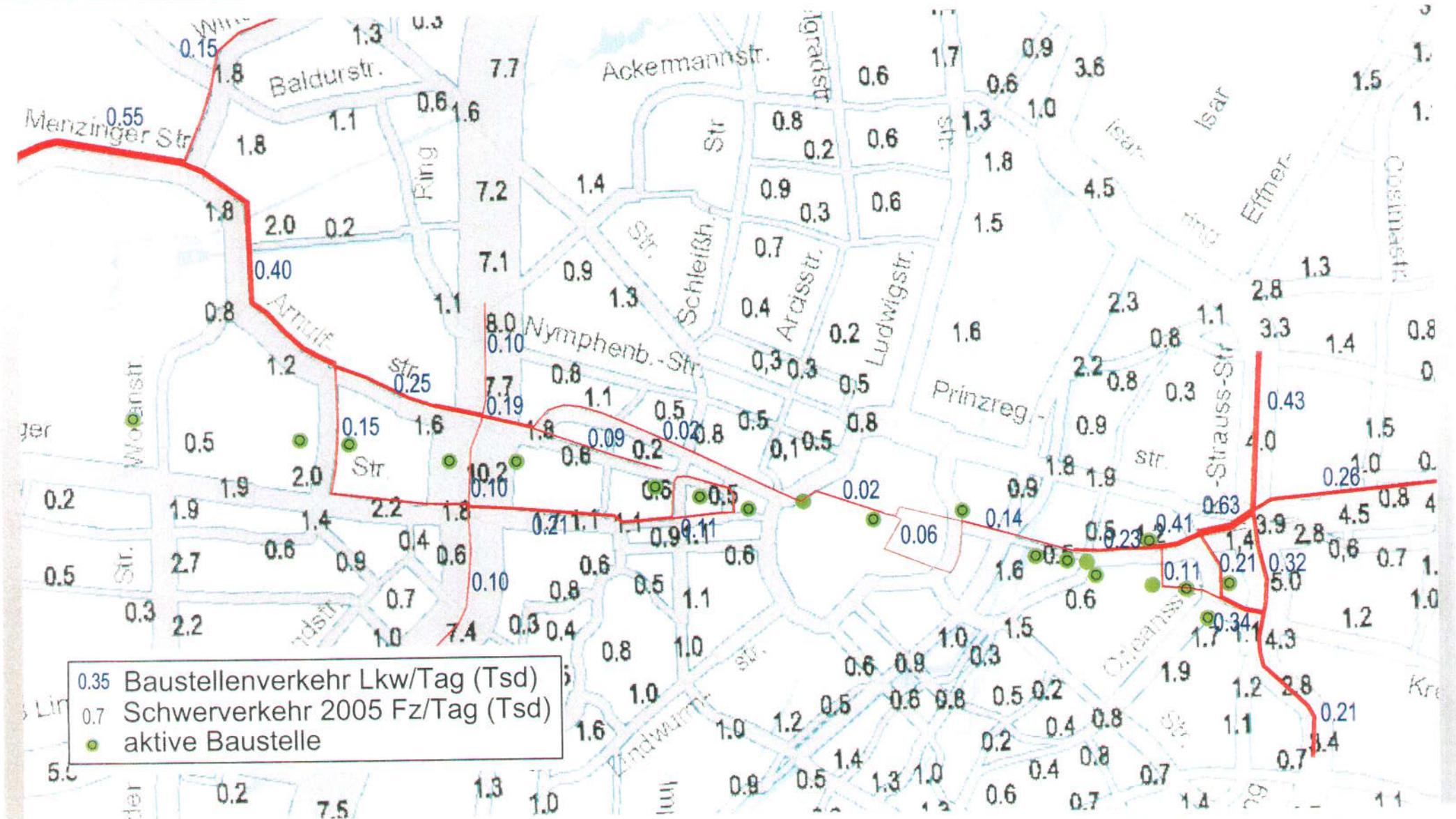




2. S-Bahn Stammstrecke, München



Schwerverkehr 2005 mit Überlagerung Planfall max. Gesamtverkehr in Tsd. Fz/Tag

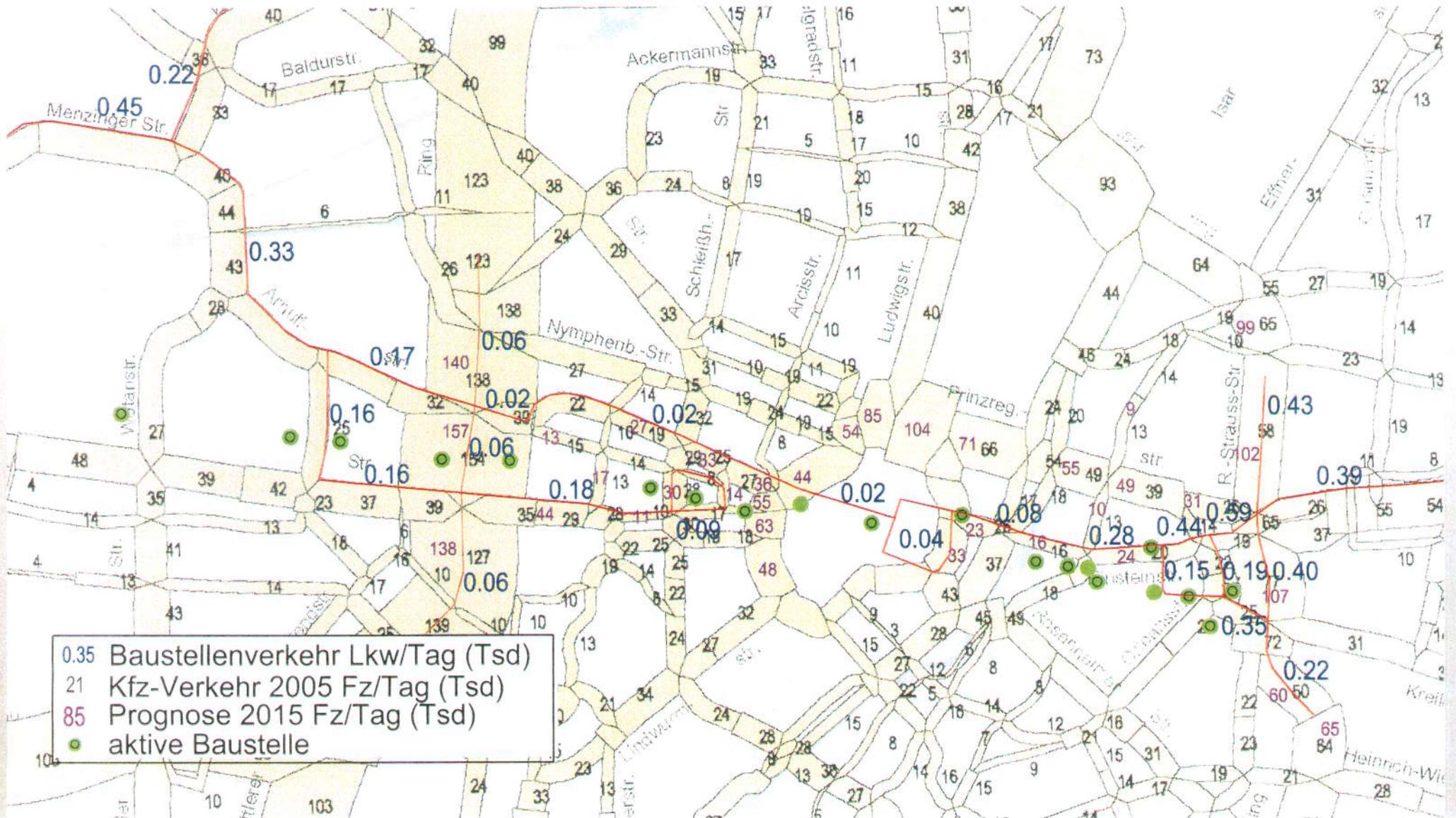




2. S-Bahn Stammstrecke, München

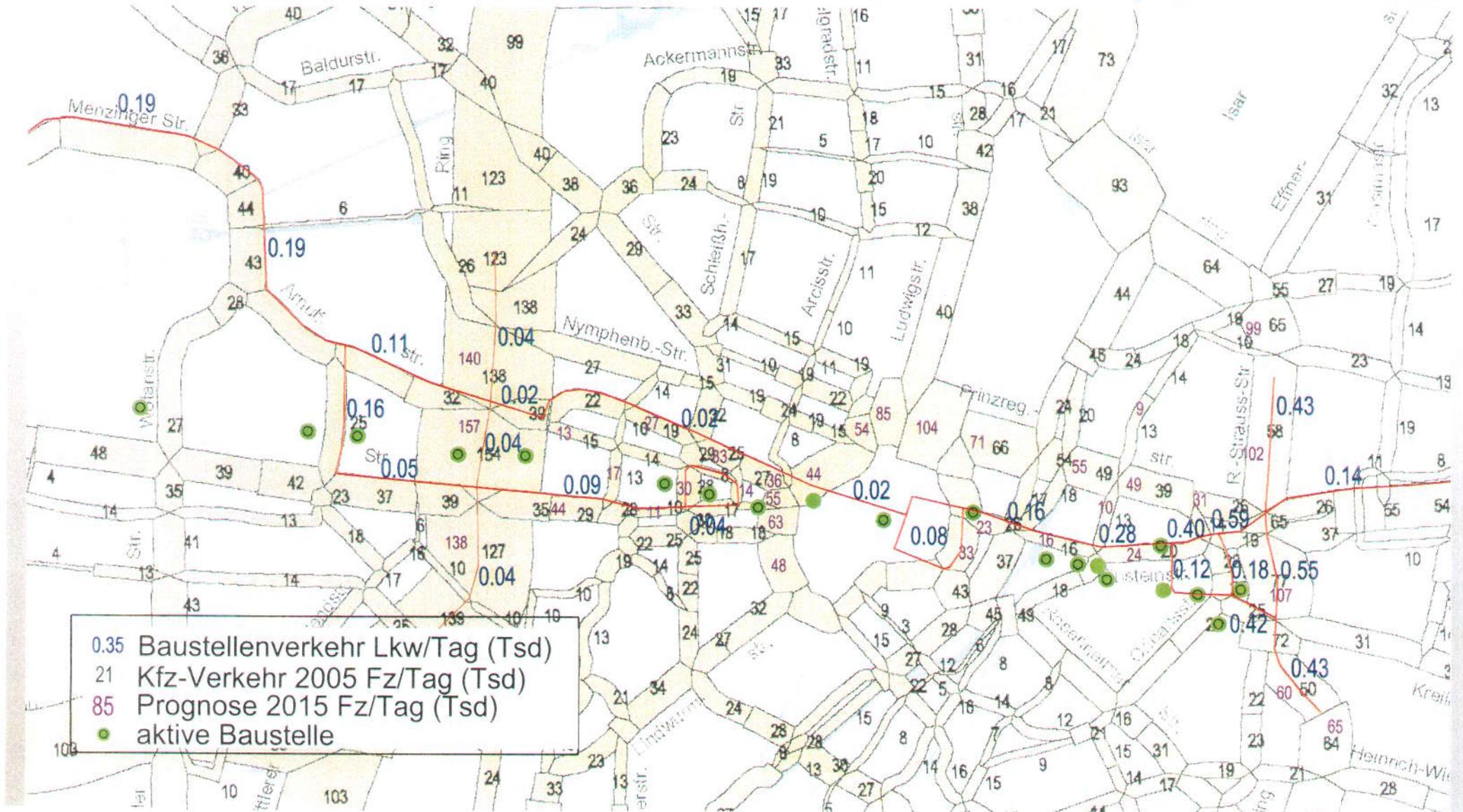


Kfz-Verkehr 2005 / 2015 mit Überlagerung Planfall max. Aushubsverkehr in Tsd. Fz/Tag





Kfz-Verkehr 2005/2015 mit Überlager. Planfall max. Versorgungsverkehr in Tsd. Fz/Tag

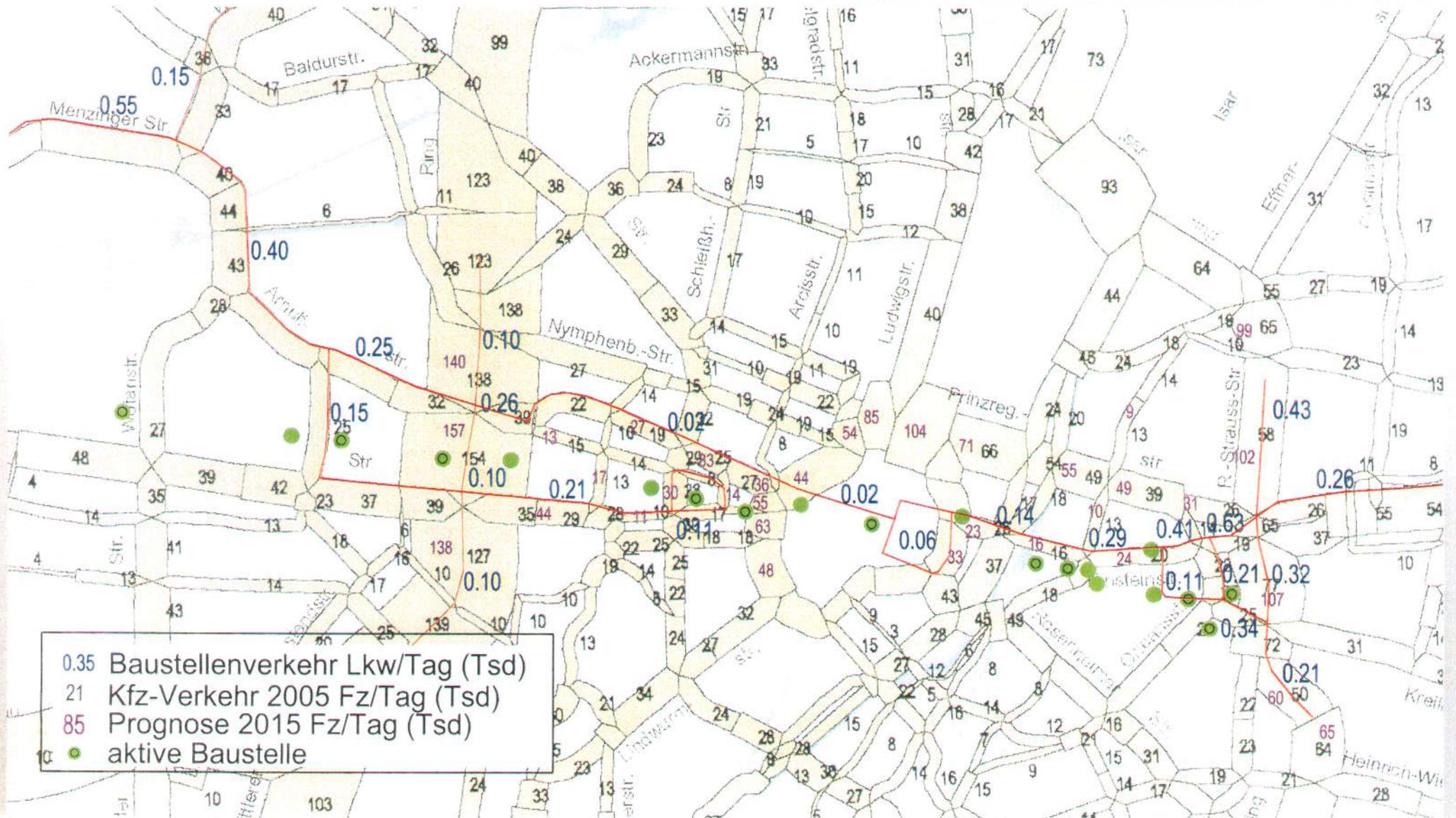




2. S-Bahn Stammstrecke, München



Kfz-Verkehr 2005 / 2015 mit Überlagerung Planfall max. Gesamtverkehr in Tsd. Fz/Tag





Gesamtbaulogistik Hauptbahnhof (2. S-Bahn-Stammstrecke + Magnetschnellbahn)

