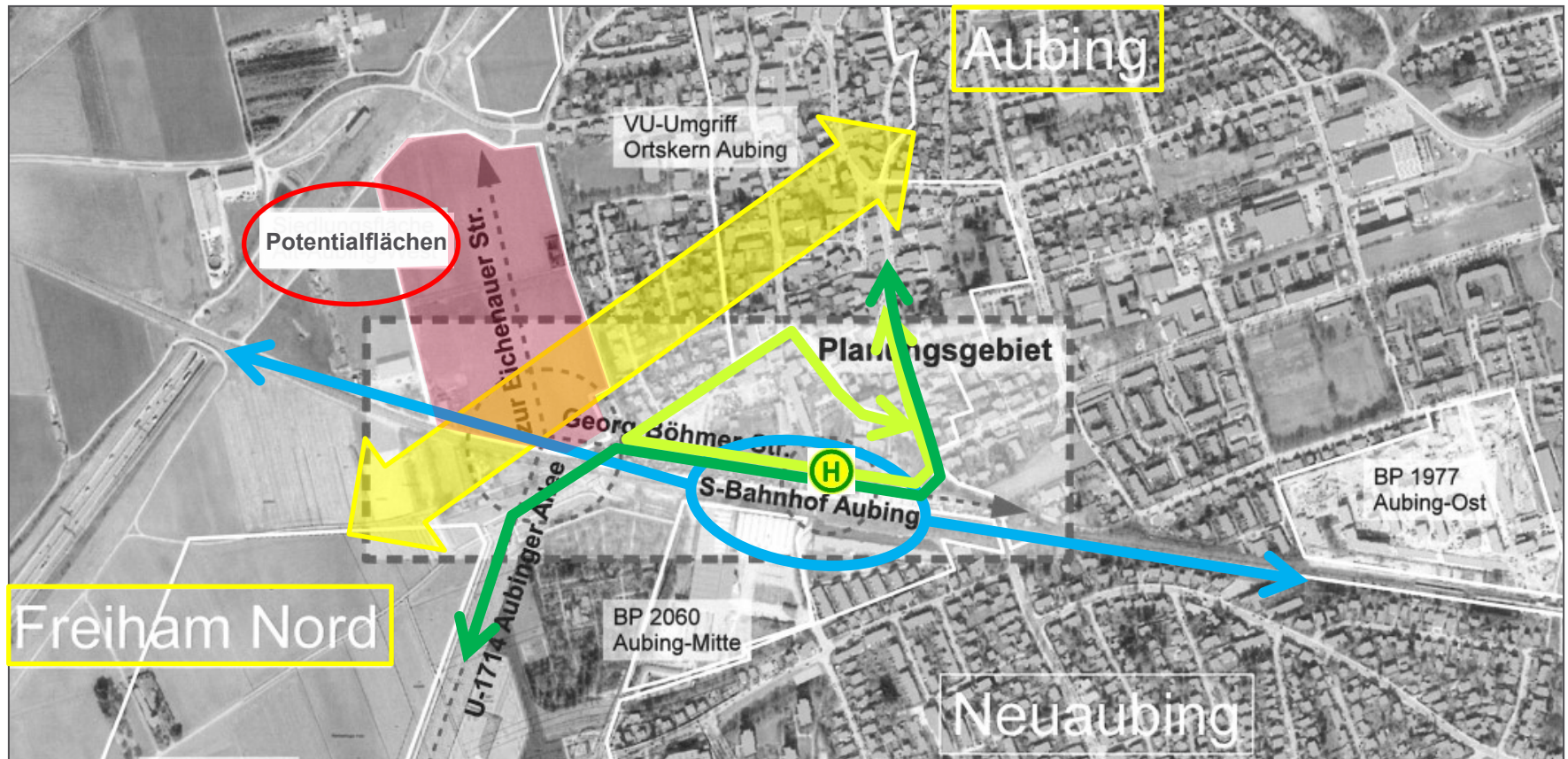


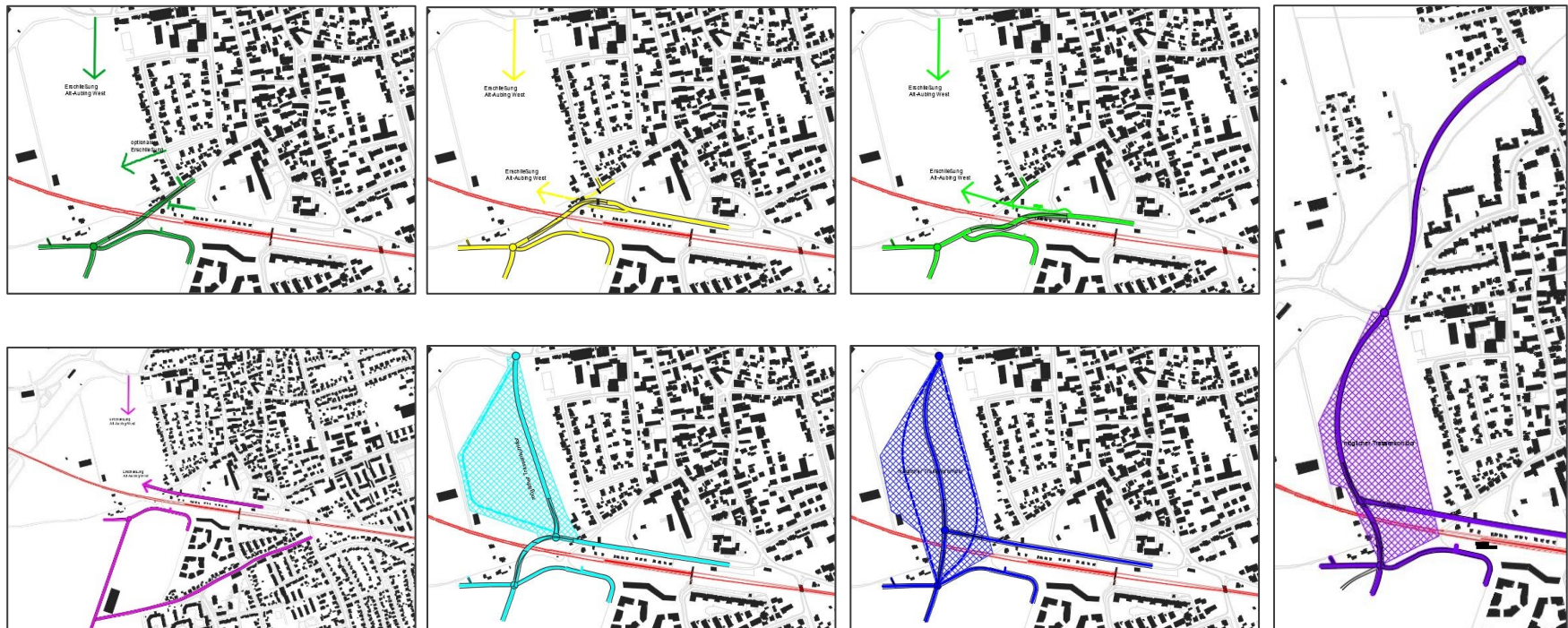


VORSTELLUNG ERGEBNISSE
MACHBARKEITSSTUDIE ZUR VERKEHRLICHEN
ANBINDUNG ZWISCHEN FREIHAM UND AUBING
VERTIEFUNG



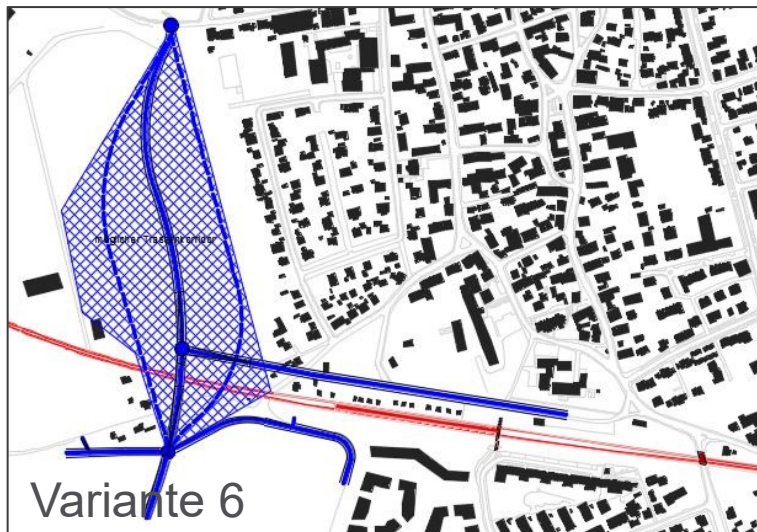
- Anbindung Freiham nach Norden für alle Verkehrsarten
- Verkehrslenkung mit Ziel MIV-Entlastung Aubinger Ortskern
- Berücksichtigung drei-/viergleisiger Ausbau Bahn Pasing-Buchenau mit Höhenfreimachung Bahnübergang Germeringer Weg
- Berücksichtigung Erschließung Potentialfläche Aubing West
- geplante ÖPNV-Erschließung Buslinie 143 von Aubing über Georg-Böhmer-Straße (S-Bahn-Aubing) nach Freiham
- Zusätzliche Buslinie mit Endhalt S-Bahnhof Aubing mit Wender über Germeringer Weg

Vorstellung von 7 Varianten und Bewertung der Varianten aus verkehrlichen, städtebaulichen und grünplanerischen Gesichtspunkten (Basis Verkehrsmodell der LHM Prognose 2030):



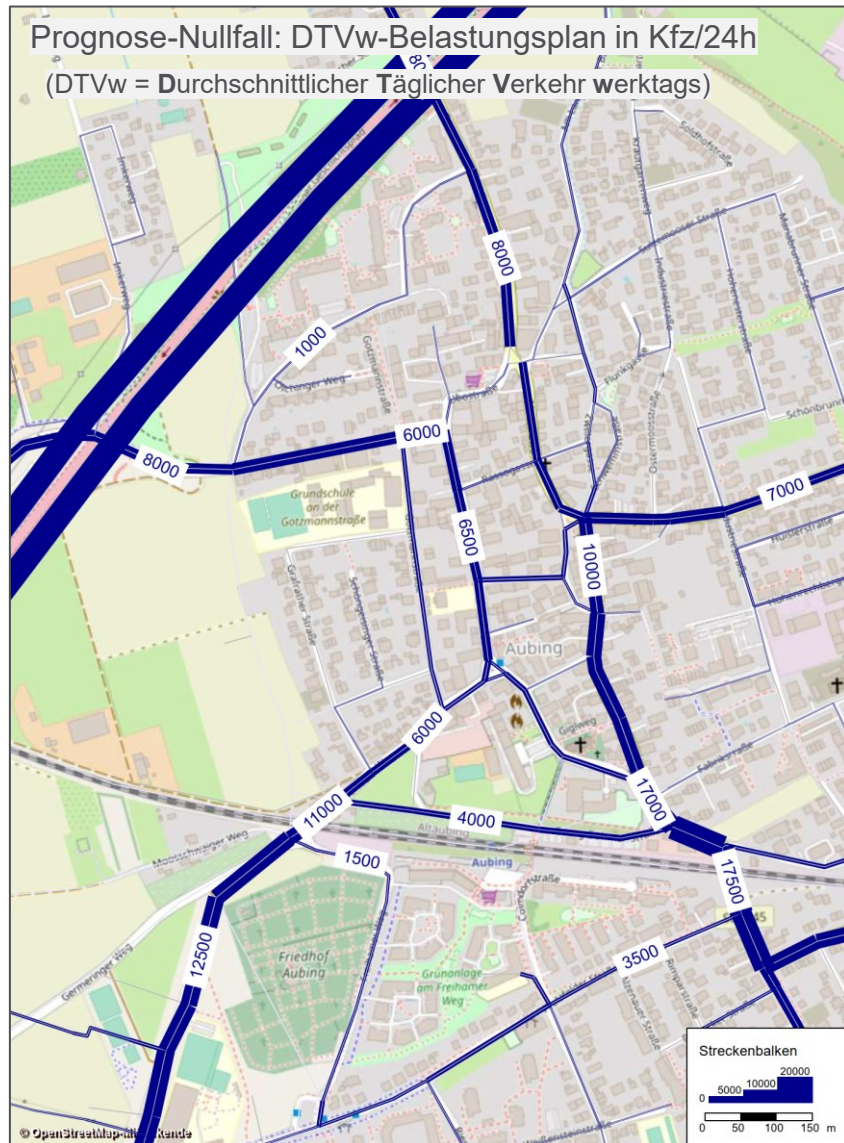
Vorzugsvarianten für vertiefte Betrachtung gemäß Ergebnis Bürgerworkshop und Stadtratsbeschluss Variante 6 und 7:

Siedlungsschwerpunkt Freiham, Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham - Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 IV 11927, 16.01.2019) „die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage zu verfolgen.“



Maßgebende Anpassungen seit Stand 11.2017:

- Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham
- Anpassung 2.RA Freiham (Ergebnis des zweiphasigen Wettbewerbs)
- Zusammenführung MIV-Verkehrsmodell (LHM) mit ÖV-Modell (MVG)
- Fortschreibung Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München auf das Jahr 2035
- Zusammenführung der Verkehrsmodelle basierend auf den detaillierteren Verkehrsuntersuchungen:
 - Aktualisiertes Verkehrsgutachten Freiham (Fa. Rapp)
 - Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk (Fa. INOVAPLAN)
 - Verkehrsuntersuchung Ausbau A99 West (Autobahn GmbH)



Der definierte Prognose-Nullfall 2035 beinhaltet:

Verkehrsentwicklung im Großraum München bis 2035 (Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen) u.a. mit:

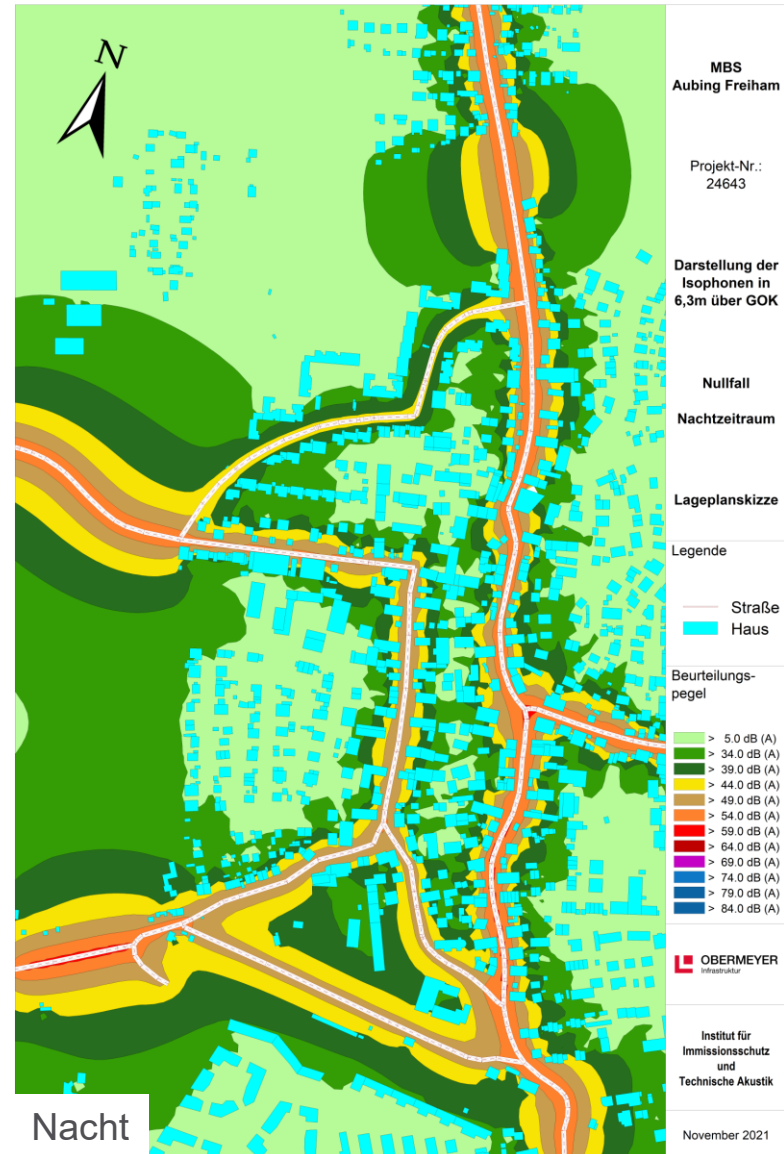
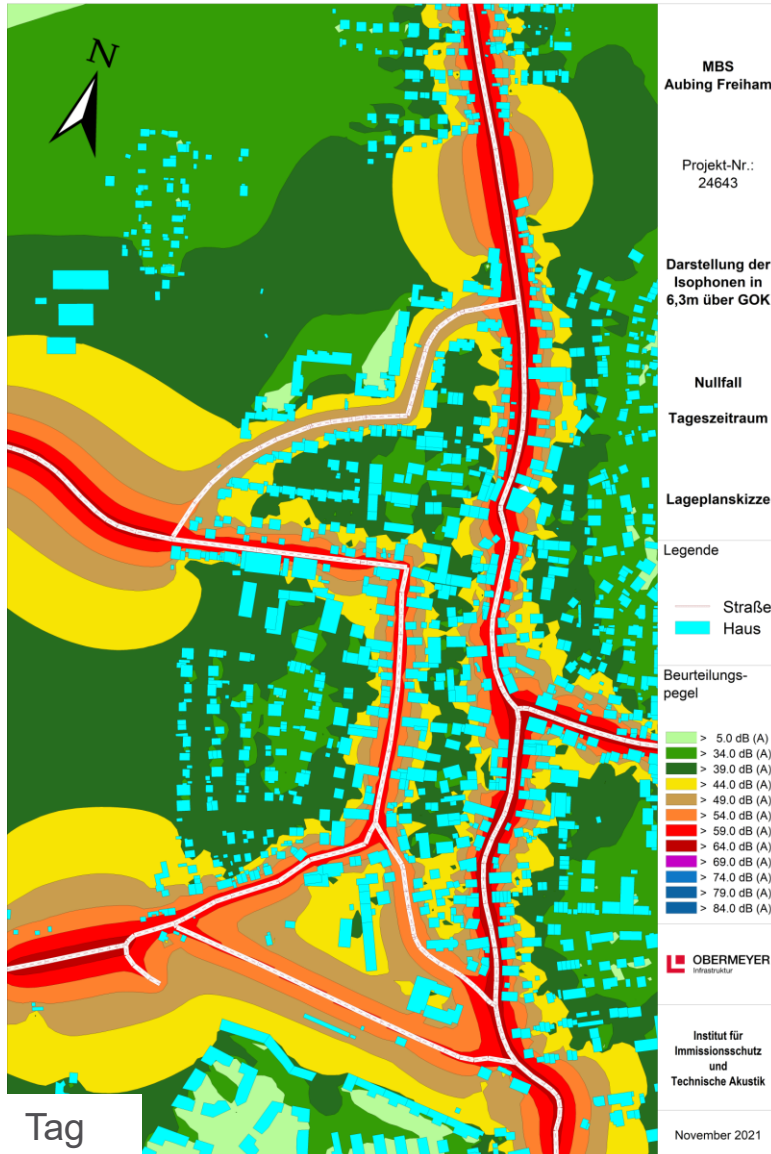
- Allgemeiner Verkehrszunahme
- Ausbau A99 West, 1. und 2. Realisierungsabschnitt Freiham
- Dreigleisiger Ausbau Bahnstrecke Pasing Buchenau (+aufwärtskompatibel viergleisig) mit höhenfreier Querung der Bahn mit Anbindung Freiham an Aubing im Bereich heutiger Bahnübergang (Germeringer Straße offen)
- Entwicklung der Potentialflächen in Aubing-West (Wohnbebauung)
- Verlängerung U-Bahn nach Freiham

Prognose-Nullfall ist der definierte Vergleichsfall zu den Planfallvarianten ohne die geplanten Maßnahmen der Planfälle. Er dient dazu, die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen in den Planfällen im Vergleich zum Nullfall darzustellen.

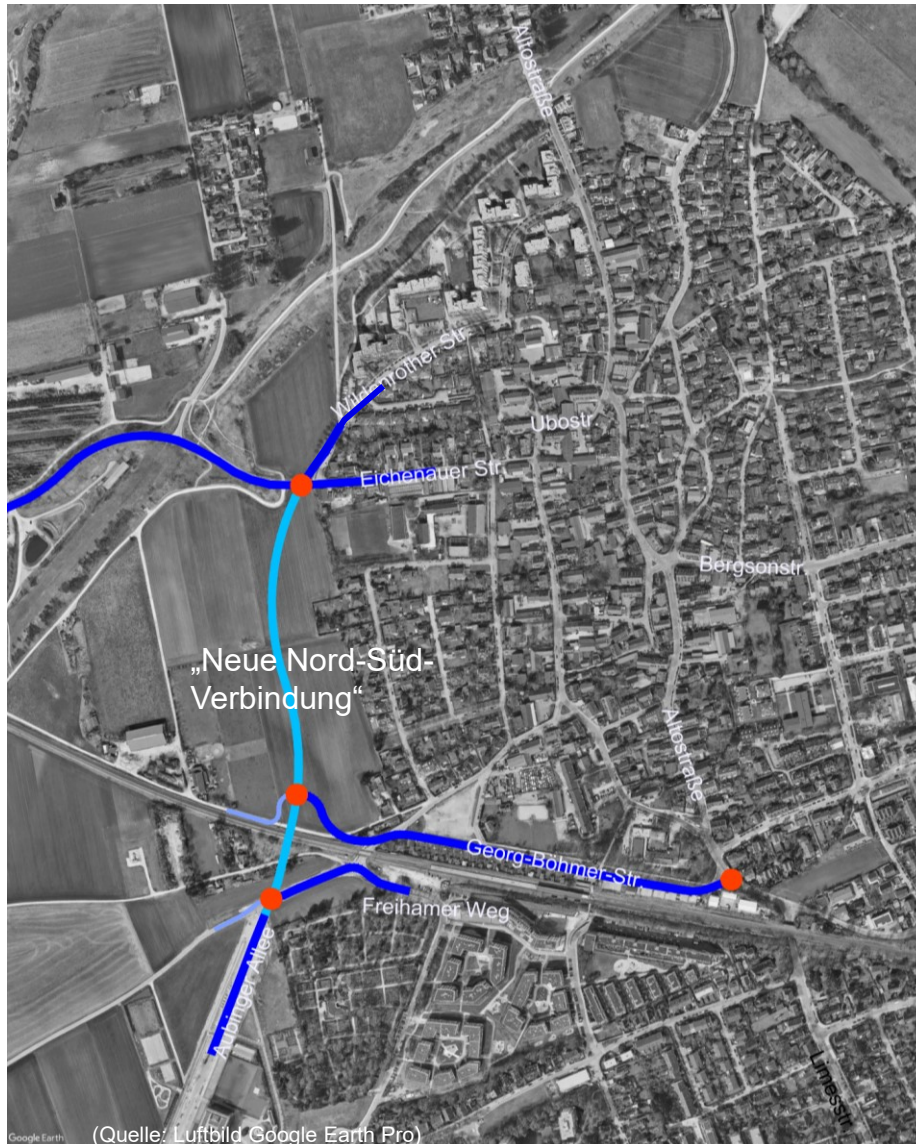
Hinweis: Zahlen im Modell auf 500 Kfz/24h gerundet



Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
Kleingartengebiete (wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete)	64 dB(A)	-
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

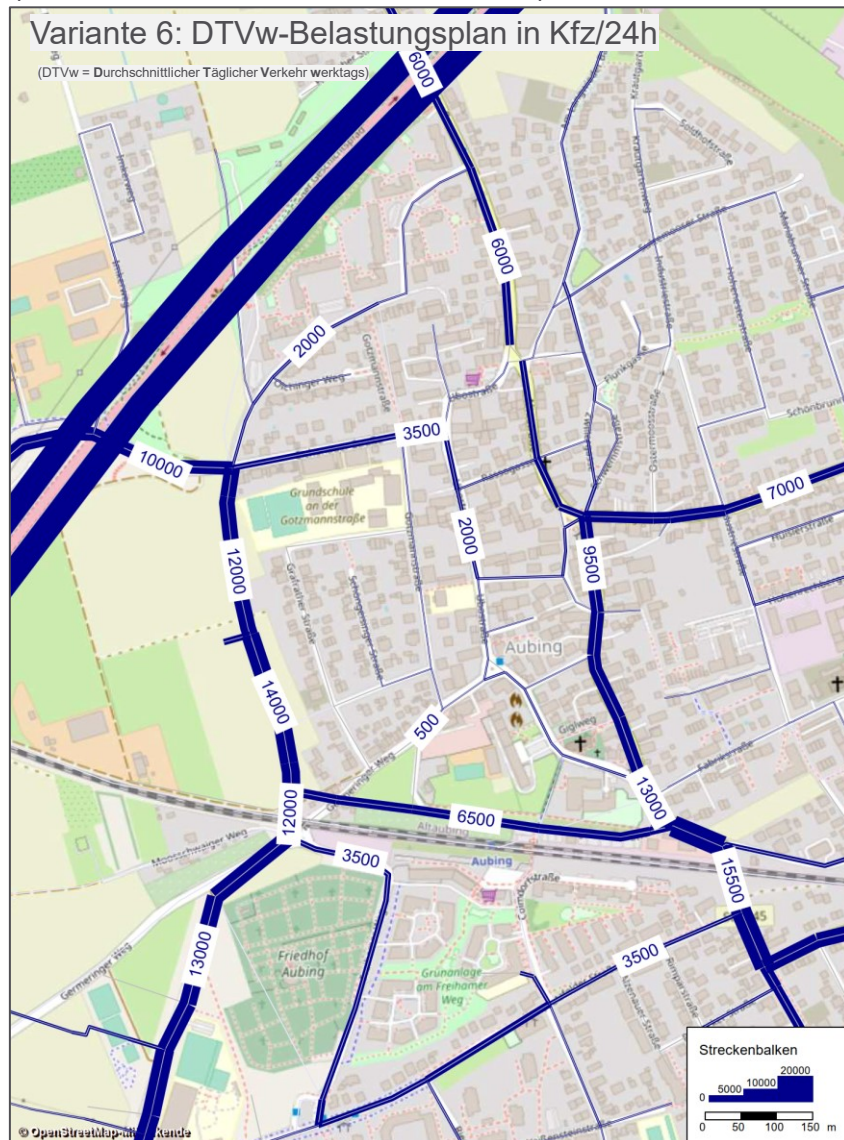


BESCHREIBUNG VARIANTE 6: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE UND EICHENAUER STRAÙE („NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

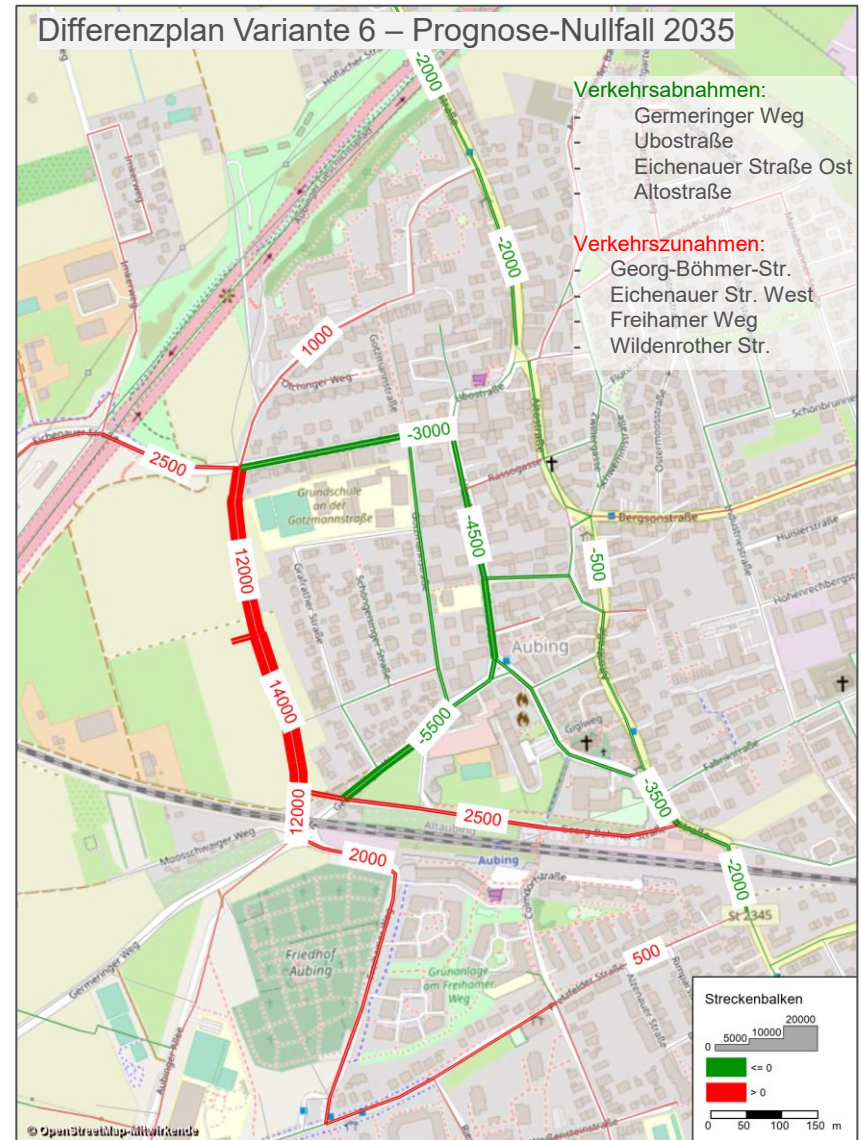


- Germeringer Weg und Belandwiesenweg wird für allgemeinen PKW-Verkehr gesperrt
- Verkehr läuft vorrangig über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ in Richtung Eichenauer Straße und in Richtung Georg-Böhmer-Straße

VARIANTE 6: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE UND EICHENAUER STRAÙE („NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

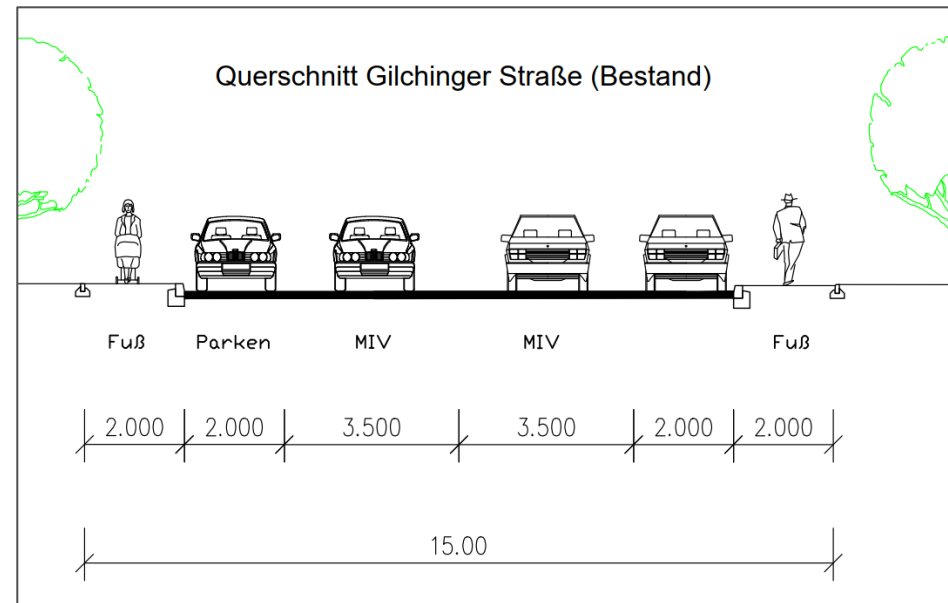
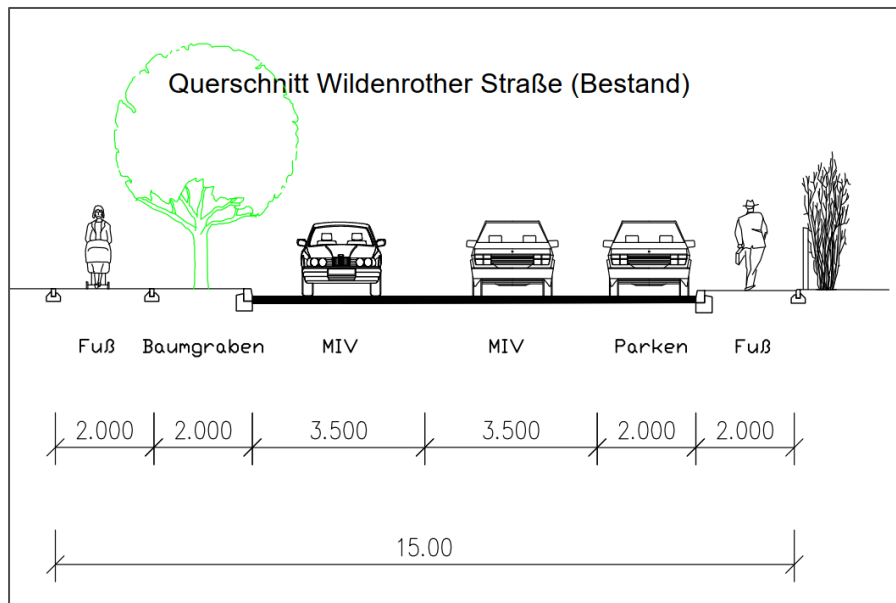


Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

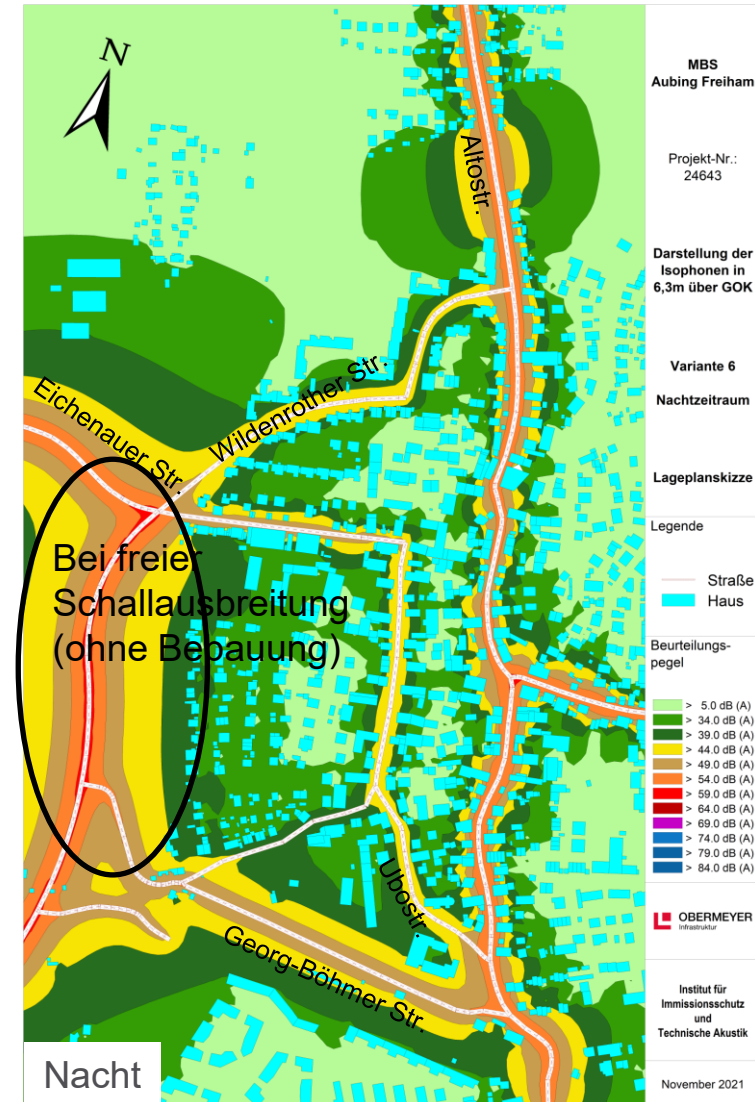
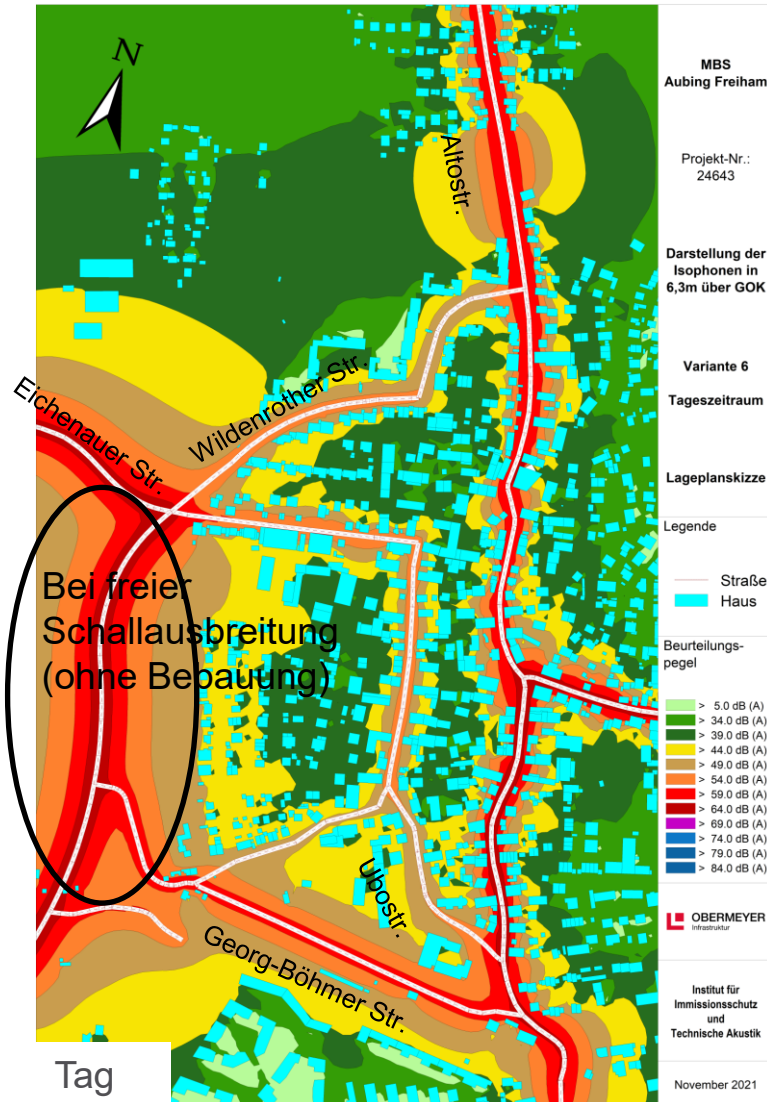


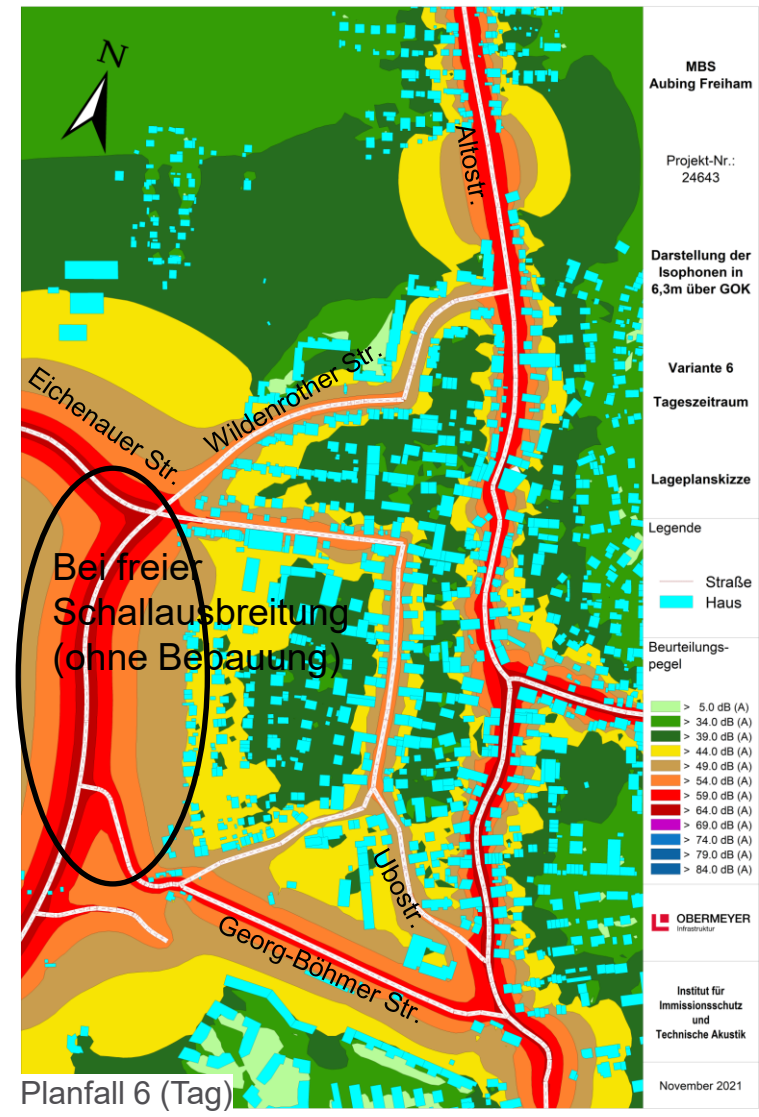
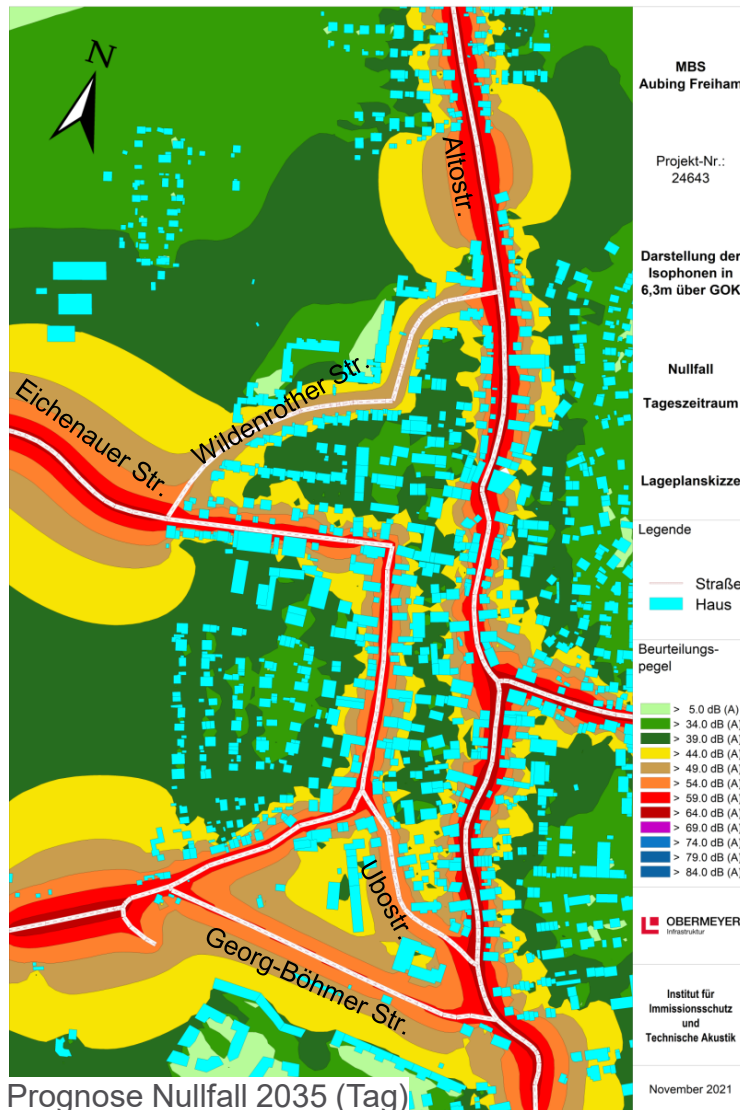
Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

- Bestehender Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7m ist ausreichend leistungsfähig für die prognostizierten Verkehrszunahmen
- Zone 30 bleibt weiter bestehen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet
- Verkehrsbelastungen auch im Planfall 6 mit ca. 2.000 Kfz-Fahrten/24h auf niedrigem Niveau (Beispiele für vergleichbare Belastungen Bestand: Schwemmstraße, Marzellgasse)



SCHALLBERECHNUNGEN VARIANTE 6: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE UND EICHENAUER STRAÙE („NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)





Ortsbereich Aubing:

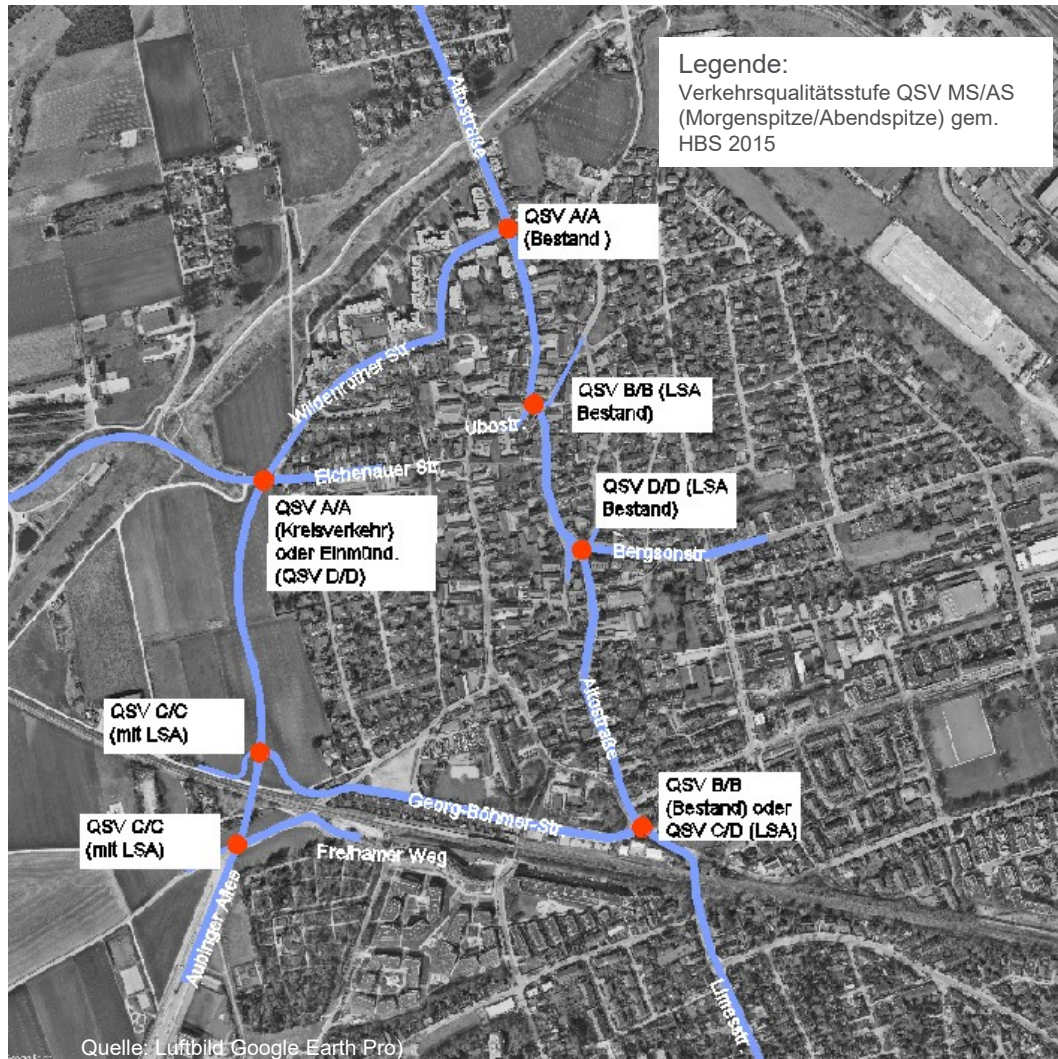
- Deutliche Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße
- Nahezu gleich bleibender Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße)
- Geringe Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße)

Allgemeines/Definitionen:

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität / Dimensionierung der Erschließung erfolgt gemäß den Vorgaben des HBS 2015 (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, 2015) der maßgebenden Spitzenstunden. Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die Definitionen der Verkehrsqualitätsstufen.

Verkehrs- Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit [s] für den KFZ-Verkehr	
	Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt	

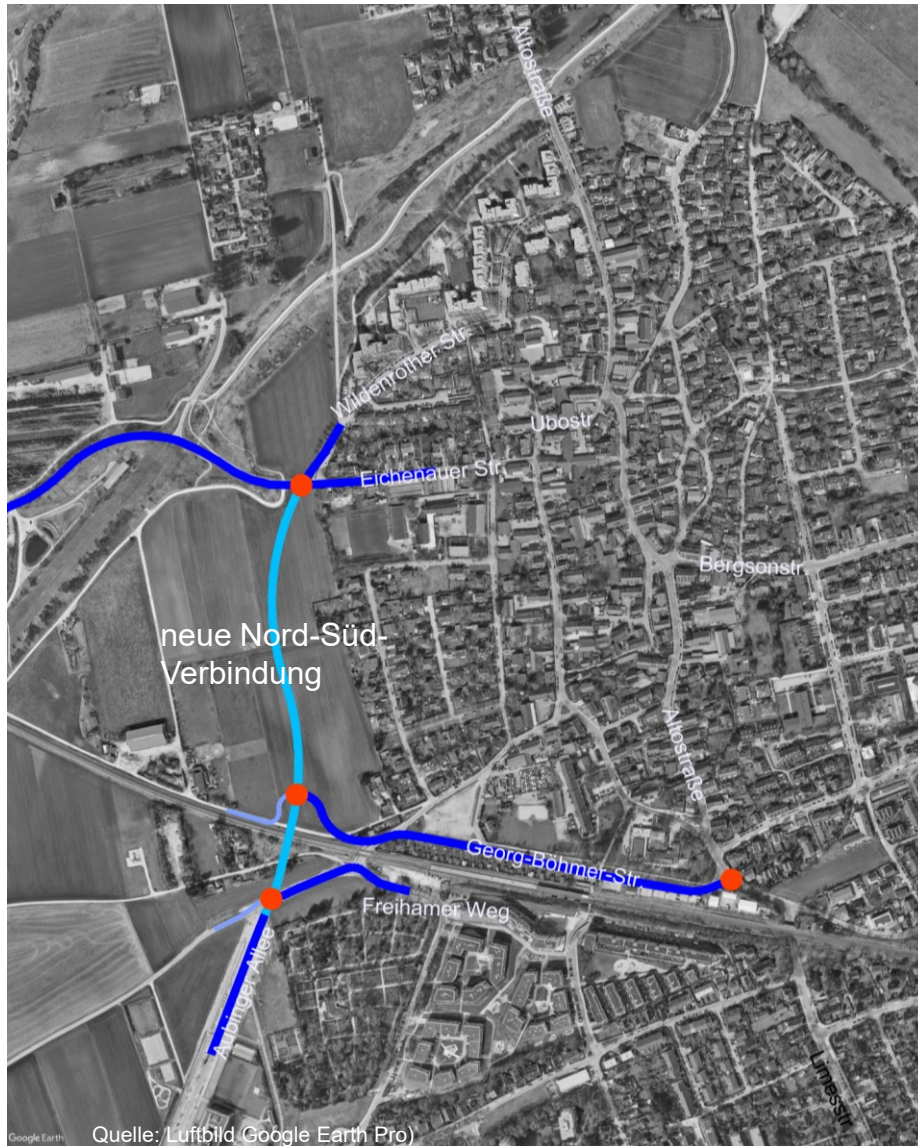
Gemäß den Vorgaben des HBS 2015 wird die Verkehrsqualität von vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bei Wartezeiten von bis zu 45 Sekunden ohne LSA (Lichtsignalanlage) bzw. 70 Sekunden mit LSA für den maßgebenden wartepflichtigen Verkehrsstrom (Verkehrsstrom mit der höchsten mittleren Wartezeit) als noch ausreichend leistungsfähig angesehen.



Fazit:

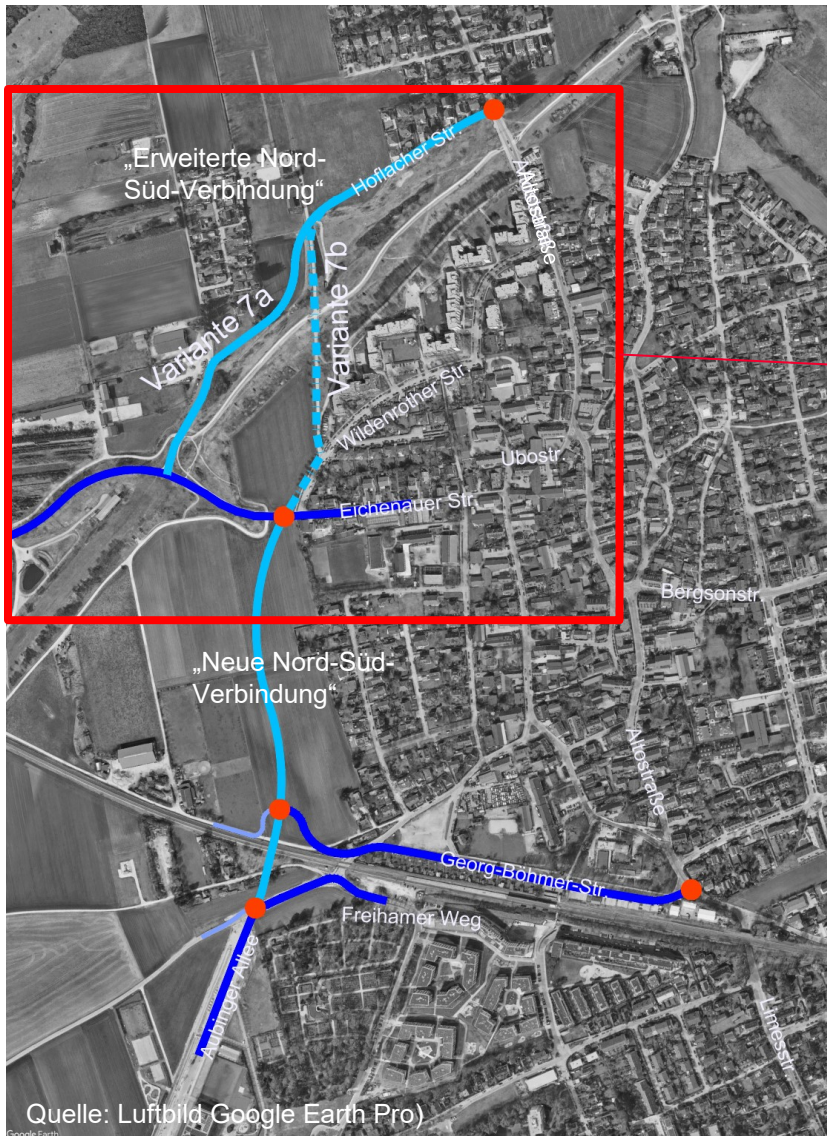
- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen für die Variante 6 im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren

BEWERTUNG VARIANTE 6: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE UND EICHENAUER STRAÙE („NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)



- Verkehr aus und in Richtung Westen (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „neue Nord-Süd-Verbindung“ geleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Insgesamt gute Entlastungswirkung für Ortskern Aubing
- Verkehrszunahme auf Wildenrother Straße
- Kein Eingriff im Bereich Bahnwärterhäuschen notwendig
- ÖPNV-Konzept kann umgesetzt werden
- kein Eingriff in den Festplatz erforderlich
- Überführungsbauwerk senkrecht zur Bahn -> kostensparend
- Versiegelung von Ackerflächen im Rahmen des Baus der „Neuen Nord-Süd-Verbindung“
- Eingriff in Biotopverbund entlang der Bahntrasse durch Querungsbauwerk
- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse

BESCHREIBUNG VARIANTE 7 (A UND B): ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE,
EICHENAUER STRAÙE UND ALTO STRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)



- Germeringer Weg und Belandwiesenweg wird für allgemeinen PKW-Verkehr gesperrt
- Verkehr wird über Georg-Böhmer-StraÙe und über die erweiterte Nord-Süd-Verbindung in Richtung Eichenauer Straße verteilt (Überfahung Autobahndeckel) und weiter zur Altostraße
- Variante 7a führt von der Eichenauer Straße über den Imkerweg und die Hoflacher Str. zur Altostraße
- Variante 7b führt von der Eichenauer Straße über die südliche Wildenrother Straße über den bestehenden Anliegerweg (Pferdehof) und die Hoflacher Str. zur Altostraße

Einhausung Aubing mit planfestgestellten Ausgleichsflächen:

- Reduzierung der Barrierewirkung der Autobahn
- Lärm- und Immissionsschutz für die Wohngebiete
- Naherholungsflächen mit Fuß- und Radwegen und kulturhistorischem Pfad
- Erreichbarkeit bedeutsamer Naherholungsgebiete
- Gestaltung Tunneldeckel als Grün- und Ausgleichsfläche
- Biotopverbundachse erhalten
- Reduzierte Zerschneidungseffekte für Tier- und Pflanzenarten



©Autobahn GmbH Südbayern

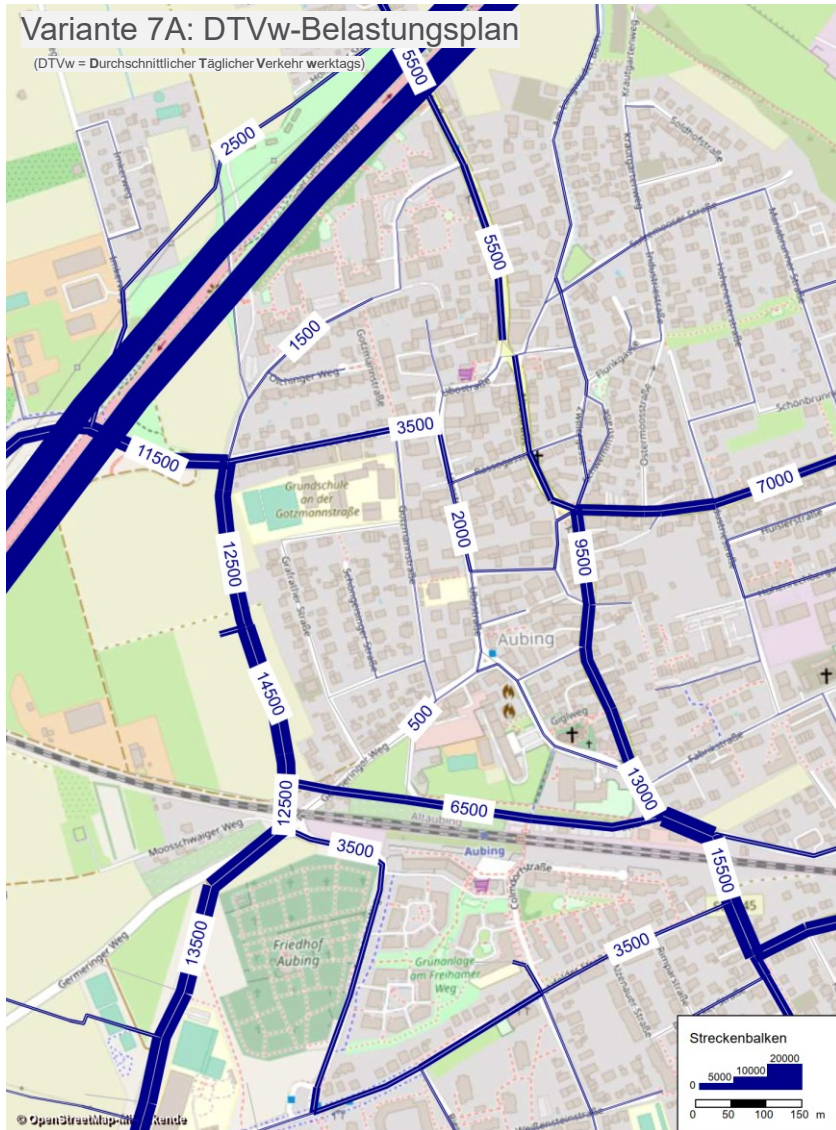
Erholung: Kulturhistorischer Pfad



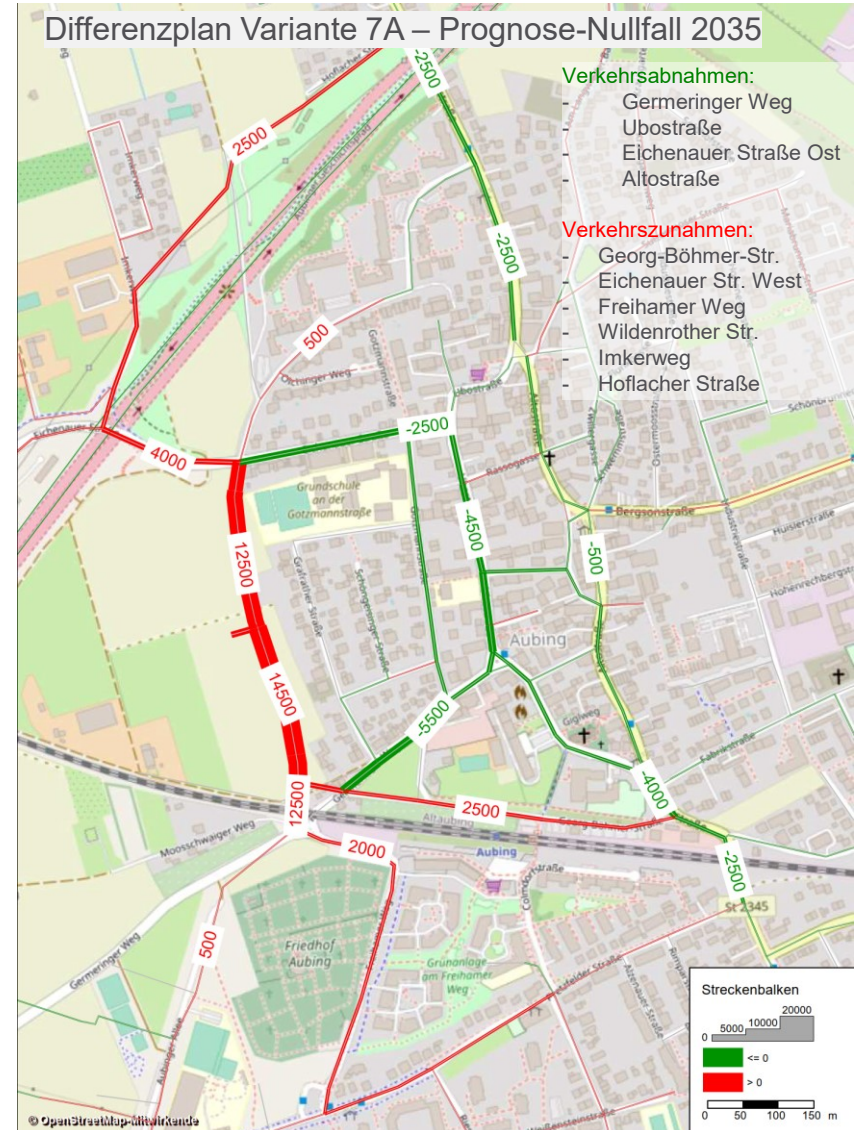
Erholung: Kulturhistorischer Pfad



VARIANTE 7A: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE, EICHENAUER STRAÙE UND ALTOSTRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

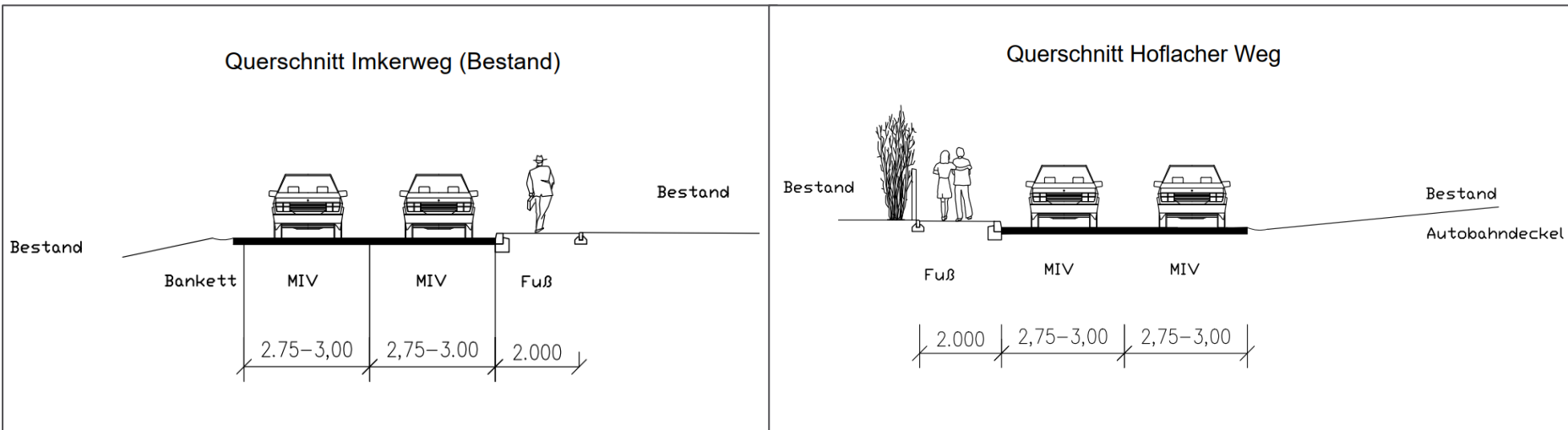


Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

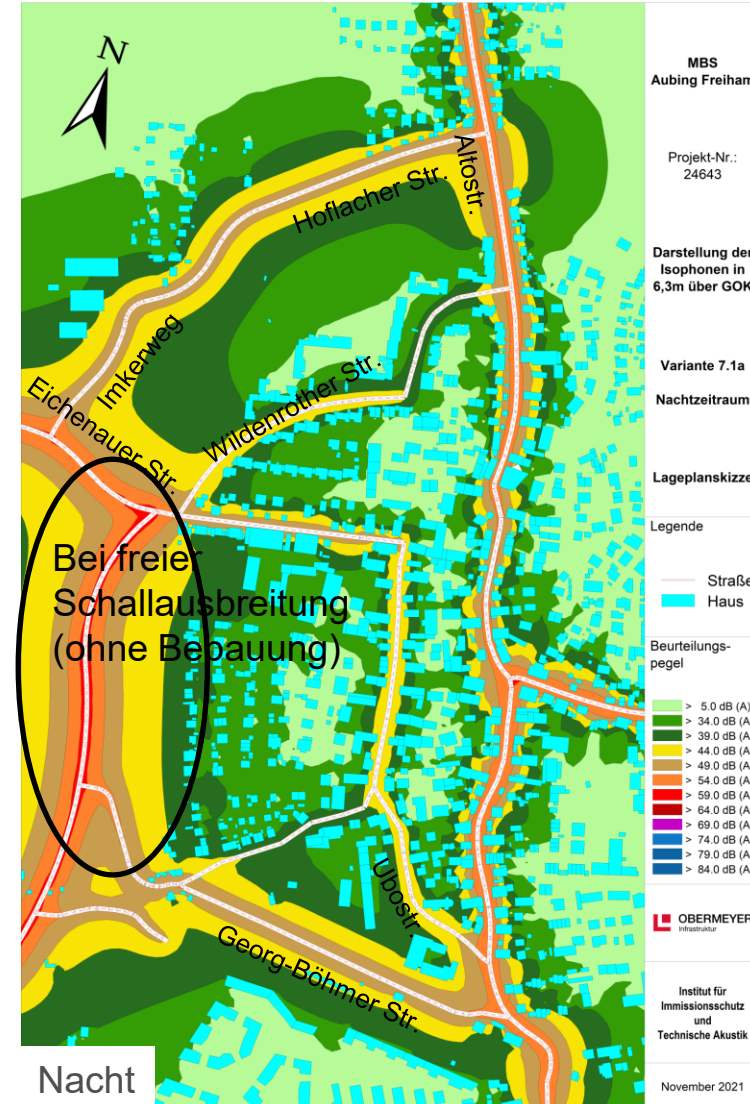
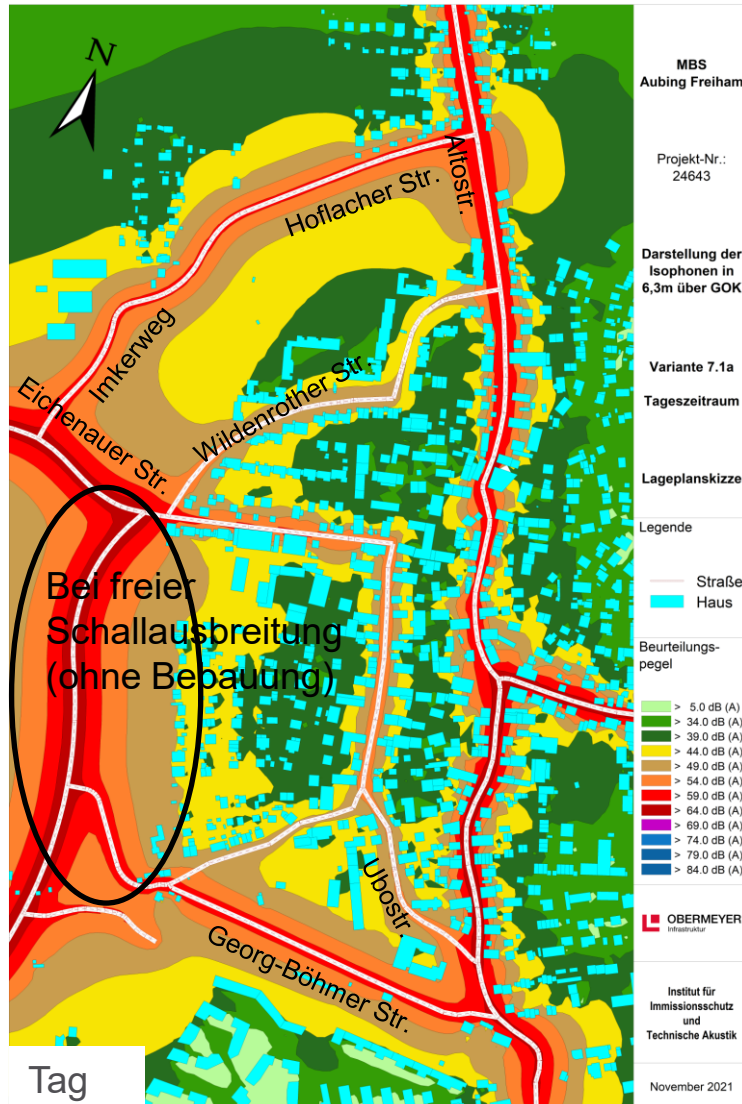


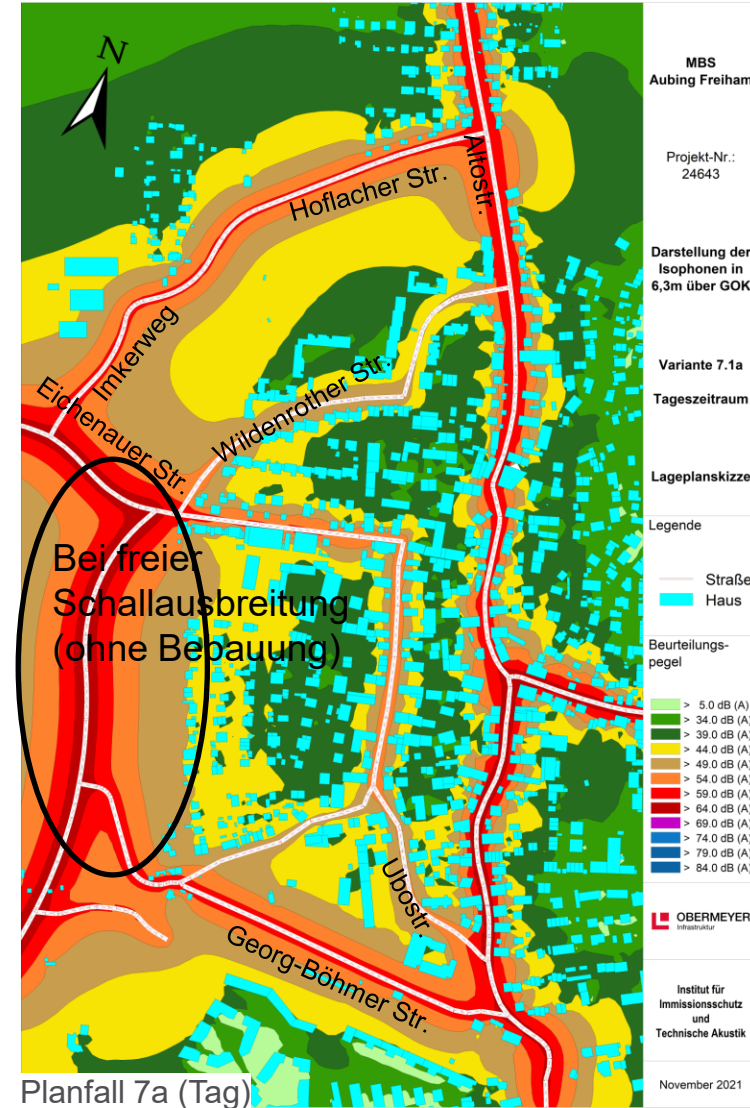
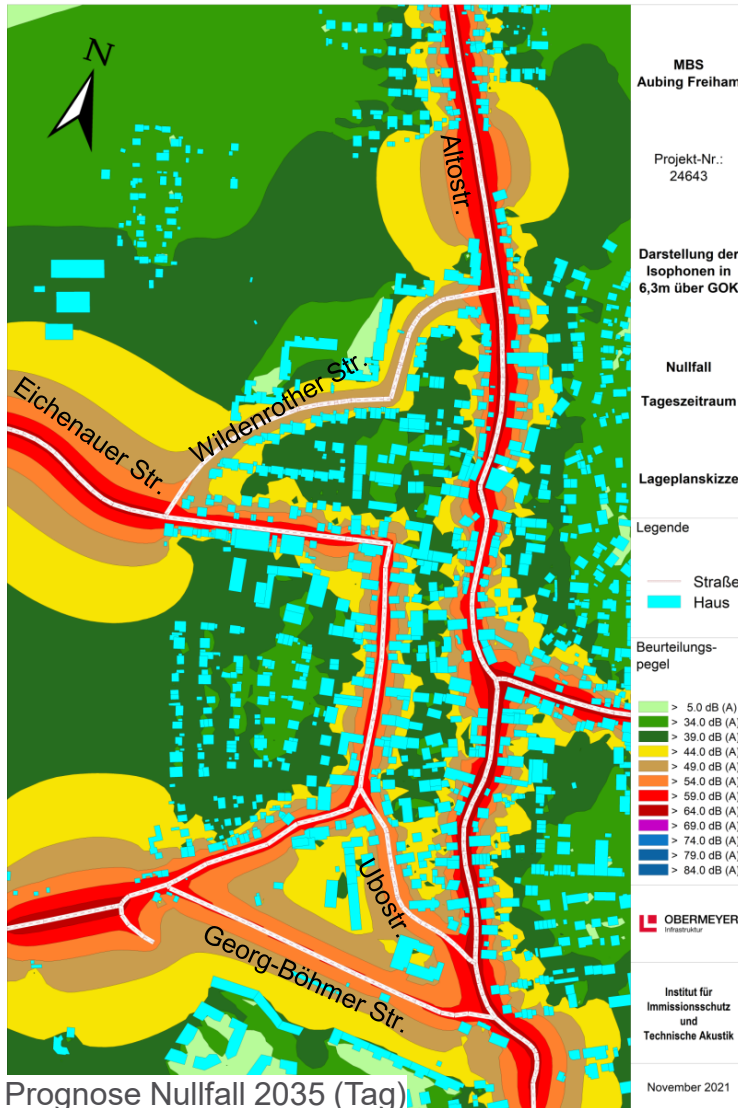
Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

- Bestehender Straßenquerschnitt Imkerweg mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,5 -6m ist grundsätzlich ausreichend leistungsfähig für die prognostizierten Verkehrszunahmen
- Hoflacher Straße müsste ausgebaut werden
- Verkehrsbelastungen im Planfall 7a/b mit unter. 2.500 – 3.000 Kfz-Fahrten/24h auf relativ niedrigem Niveau (vergleichbare Belastungen Bestand: Germeringer Weg)



SCHALLBERECHNUNGEN VARIANTE 7 A: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE, EICHENAUER STRAÙE UND ALTOSTRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

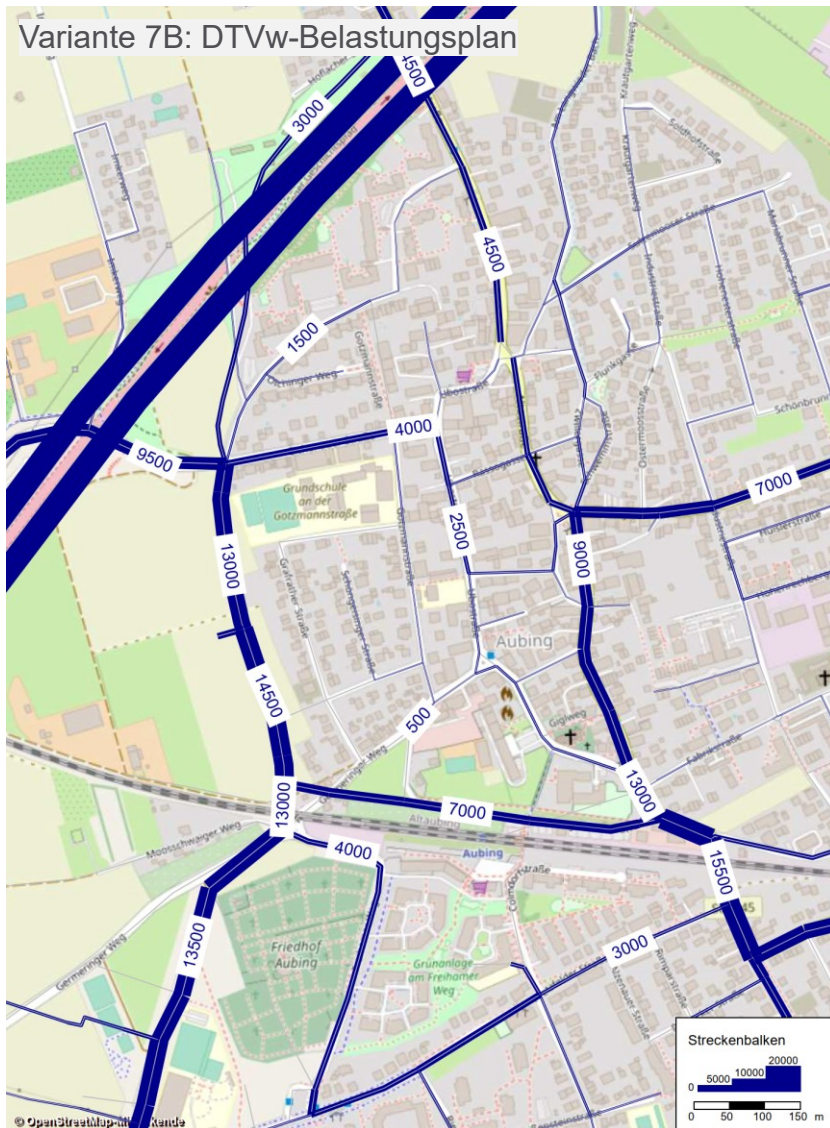




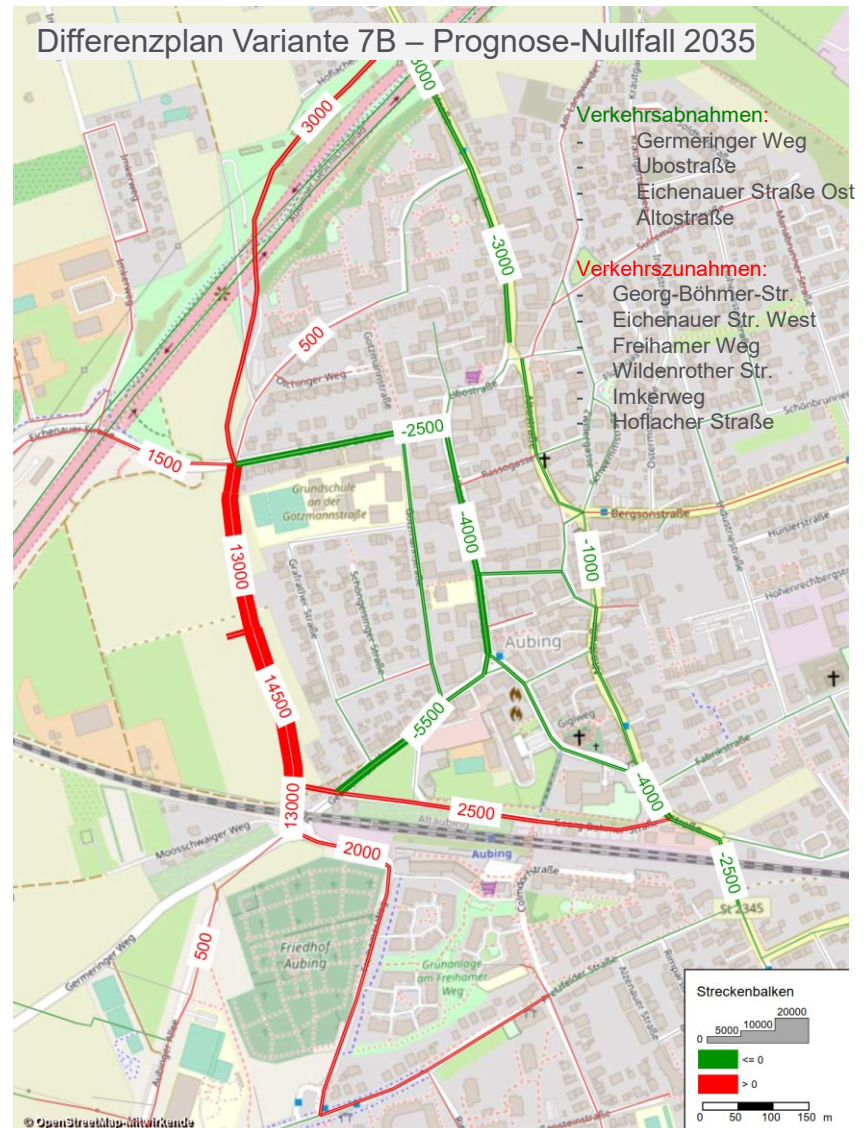
Ortsdurchfahrten Aubing:

- + Deutliche Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße
- Nahezu gleichbleibende Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße)
- Geringe Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße)

VARIANTE 7B: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE, EICHENAUER STRAÙE UND ALTOSTRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

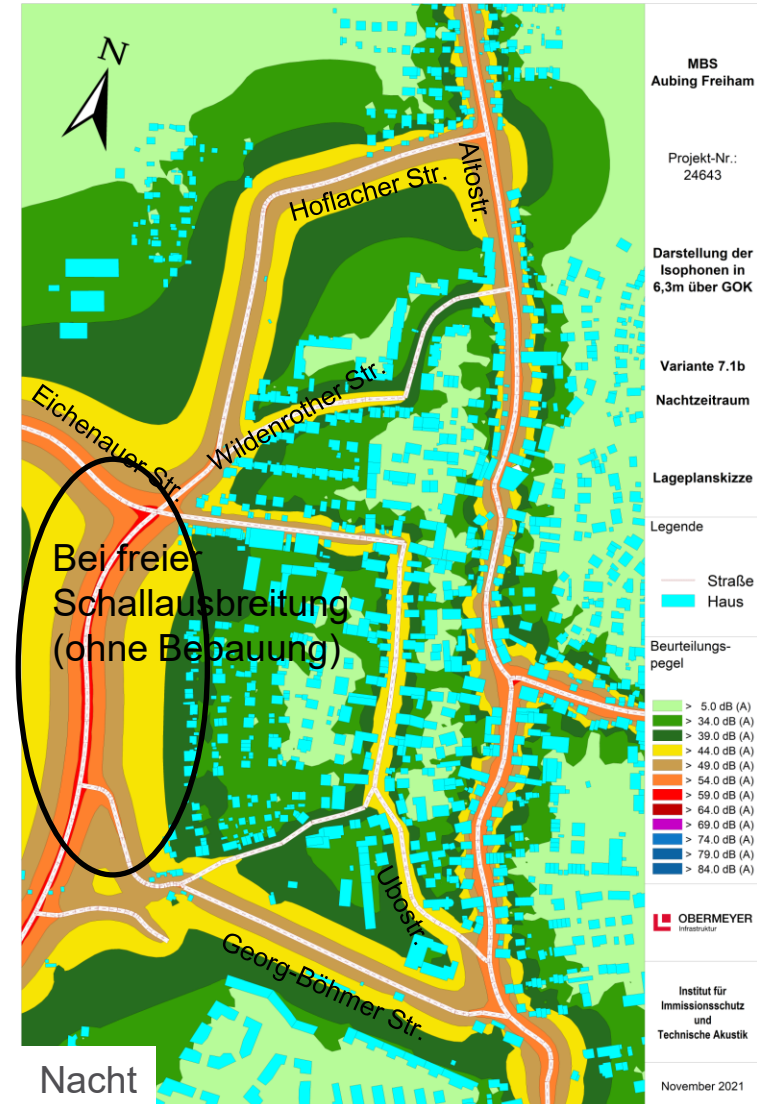
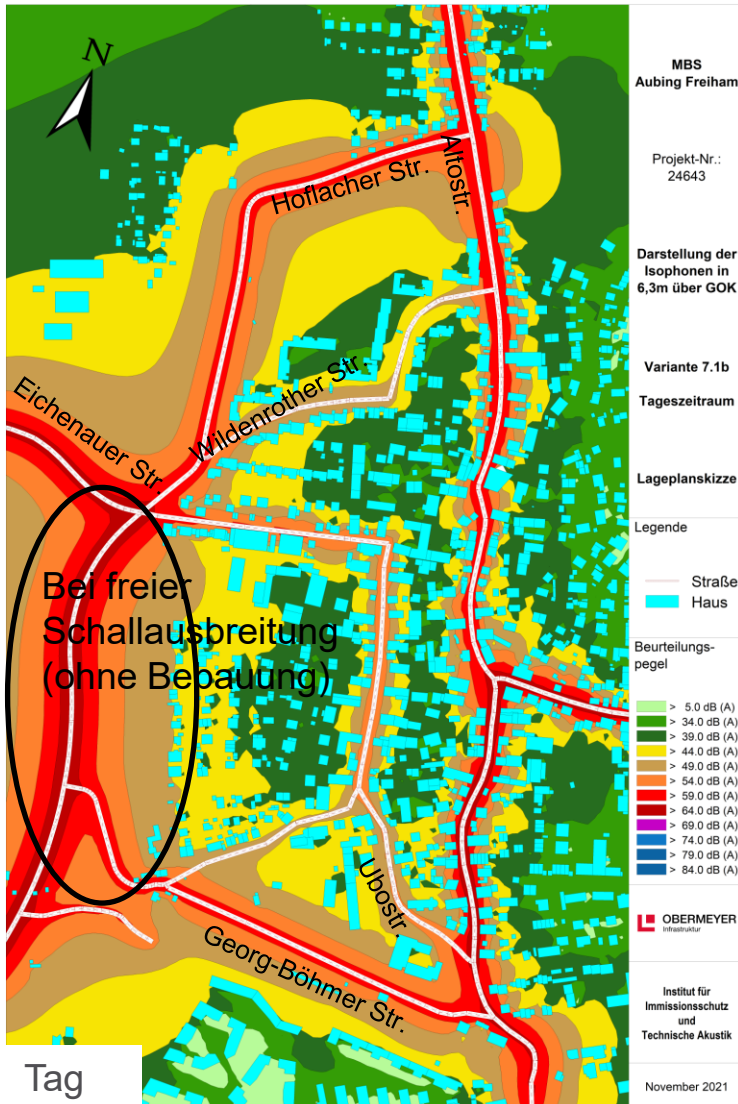


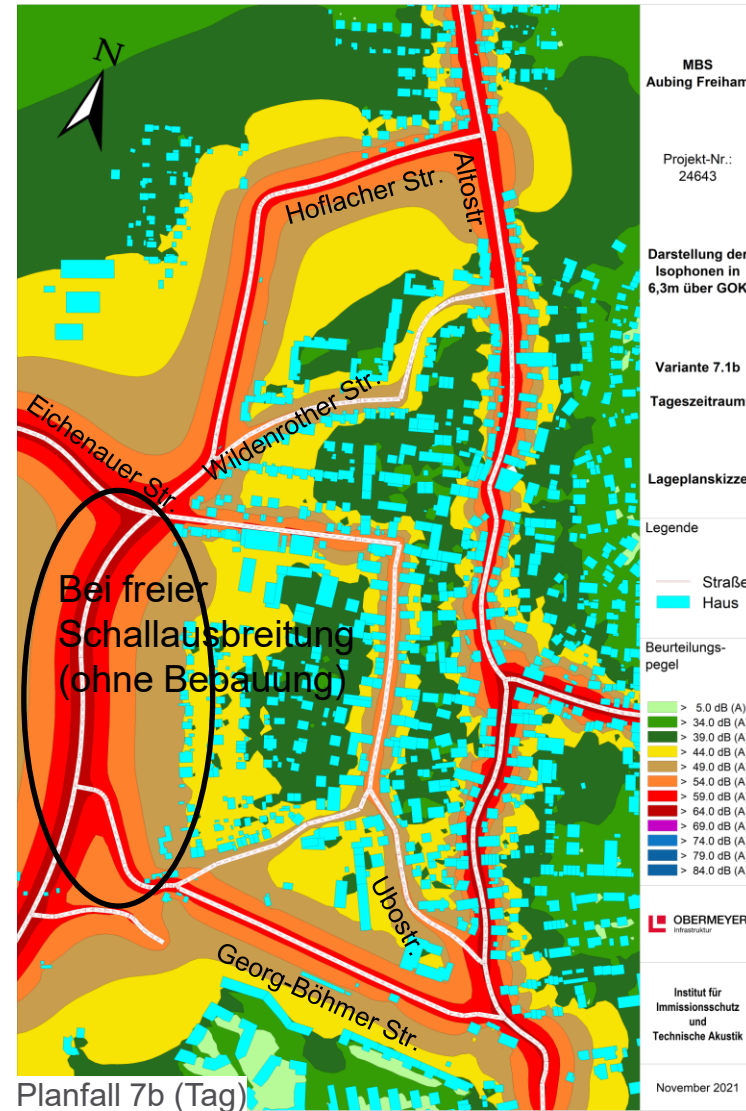
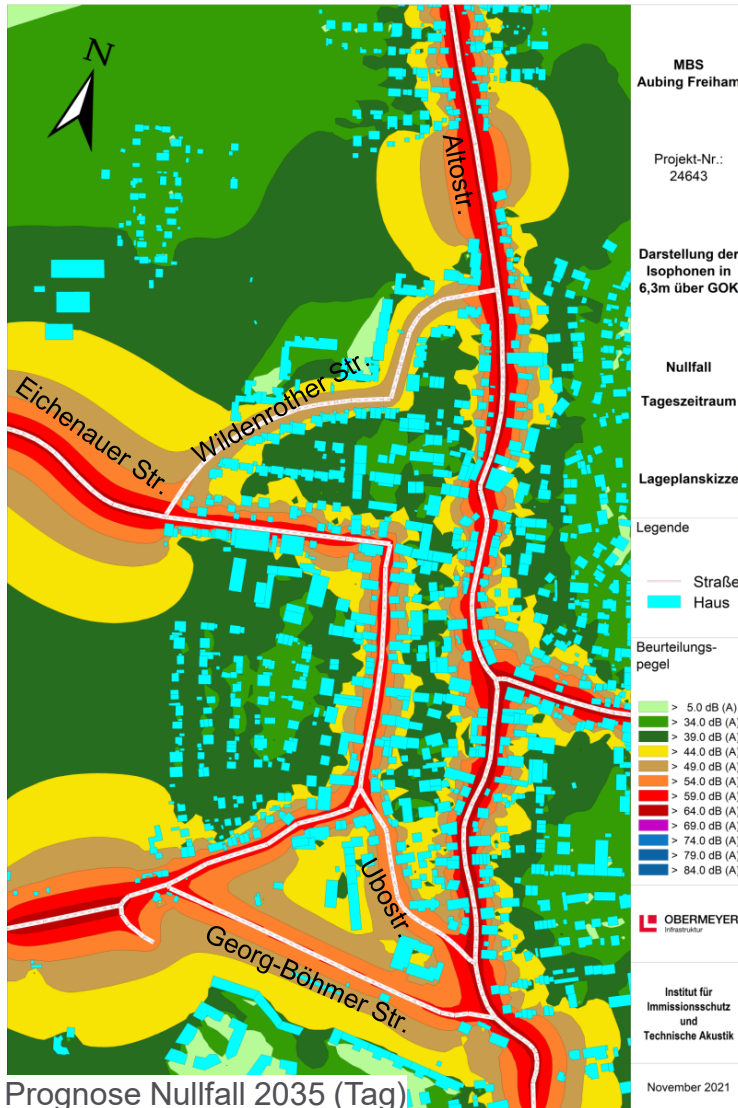
Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

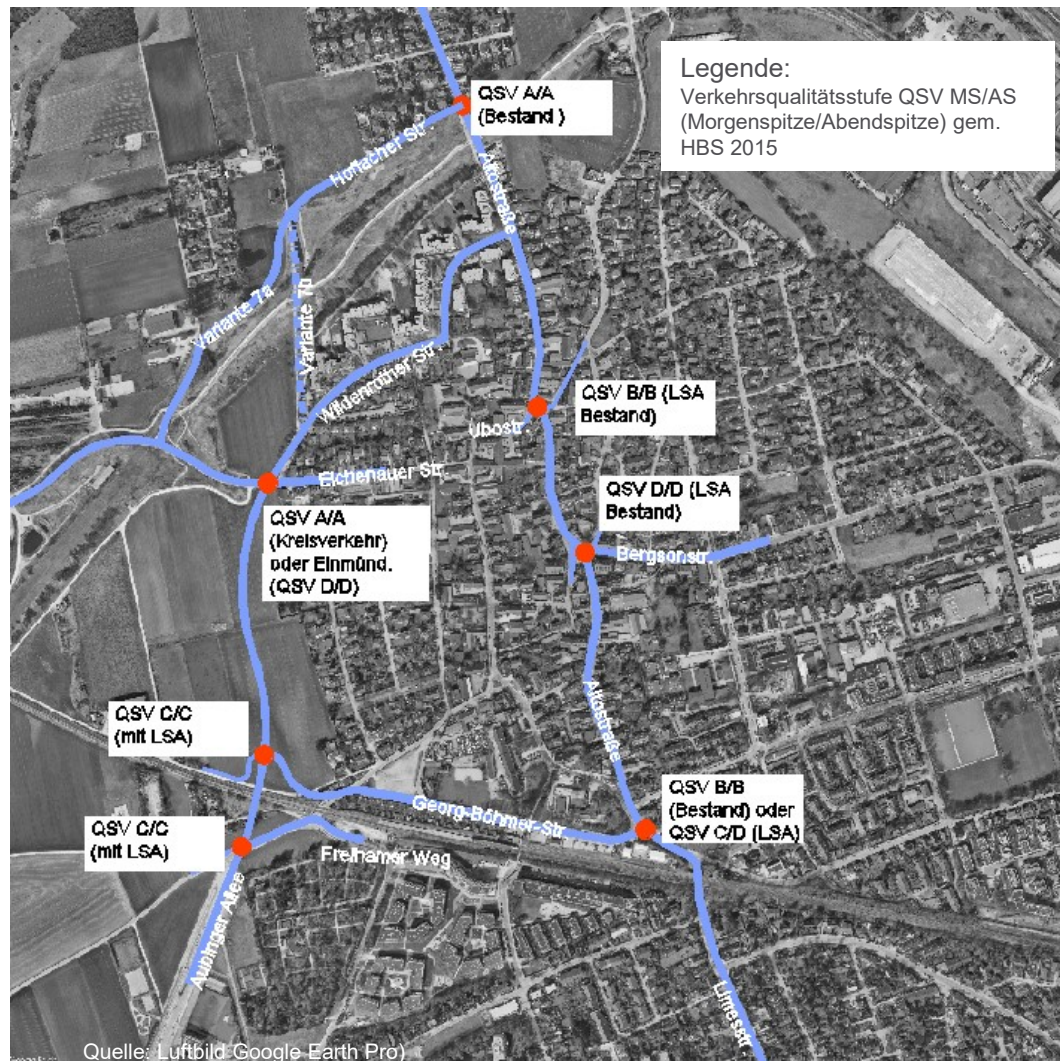


Quelle: Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500)

SCHALLBERECHNUNGEN VARIANTE 7B: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE,
EICHENAUER STRAÙE UND ALTOSTRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)







Fazit:

- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen für den Planfall 7 im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren

- Verkehr aus und in Richtung Westen (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ geleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Verkehrszunahme auf Imkerweg und Hoflacher Straße
- Versiegelung von Ackerflächen im Rahmen des Baus der „Neuen Nord-Süd-Verbindung“
- Eingriff in Biotopverbund entlang der Bahntrasse durch Querungsbauwerk
- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse
- erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft durch zusätzliche StraÙentrassen parallel zum Autobahndeckel (Variante 7a) bzw. zusätzlich durch Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel (Variante 7b)
- Beeinträchtigung von planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel (u.a. Beeinträchtigung Biotopverbund und Beweidungskonzept)
- Beeinträchtigung von Erholungsflächen (u.a. trennende Wirkung für Geschichtspfad)
- Überführungsbauwerk senkrecht zur Bahn -> kostensparend
- Nördlicher Abschnitt der Nord-Süd-Verbindung wird nur geringfügig belastet (Variante 7a: 2.500 Kfz/24h, Variante 7b: 3.000 Kfz/24h) -> relativ geringe Verkehrswirksamkeit durch die neuen nördlichen StraÙentrassen -> Kosten-Nutzen, Wirtschaftlichkeit!
- Beide Varianten verlaufen nördlich der Eichenauer Straße nahezu vollständig auf Privatgrund bzw. Grund der BRD (Autobahn) -> Realisierbarkeit!
- Insgesamt weist Variante 7b eine geringfügig höhere Verkehrswirksamkeit zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Aubing auf als Variante 7a, da direkterer Trassenverlauf

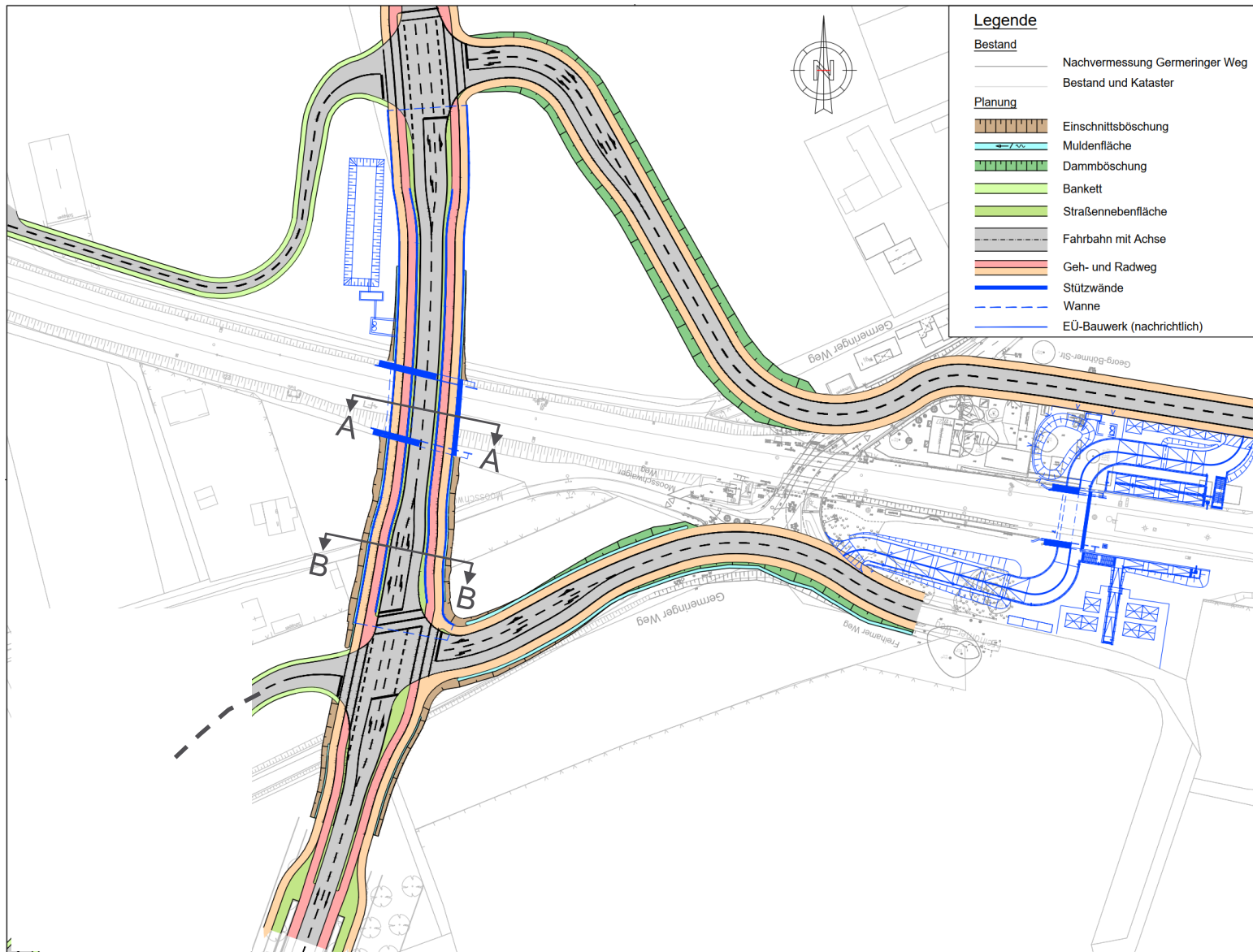
Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Rechtliche Ausgangslage	Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan	Ausgewiesene Wohnbauflächen Potentialfläche Aubing-West	Ausgewiesene Wohnbauflächen Potentialfläche Aubing-West Betroffen sind: <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Grünzug • Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft • Allgemeine Grünflächen nördlich Eichenauer Straße und im Bereich Autobahndeckel • Landwirtschaftliche Flächen nordwestlich Autobahndeckel 	
	Planfeststellung	- Planfestgestellte Ausgleichsflächen südlich der Bahntrasse		
			- Planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel	
Realisierbarkeit	Flächenverfügbarkeit	+ nahezu keine privaten Flächen betroffen	- Hoher Bedarf an privaten Grundstücksflächen	
	Ausgleichsflächenbedarf	- Ausgleicherfordernis für Eingriffe in Natur und Landschaft		
		- Ausgleichsanspruch für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse		
			- Ausgleichsanspruch für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel	
Technische Machbarkeit	Neue Eisenbahnüberführung Aubinger Allee bei allen Varianten identisch			
Kosten		+	- Höhere Investitionskosten (Grundstückserwerb, Straßenbau)	

Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Verkehr				
MIV	Kapazitäten Knotenpunkte / Strecken	+ die Bestandsknotenpunkte in der Ortsdurchfahrt Aubing (nördlich Bahngleise) weisen ausreichende Kapazitäten in den Spitzenstunden auf + „neue“ Knotenpunkte entlang Nord-Süd-Verbindung können leistungsfähig dimensioniert werden - Querschnitt Eichenauer Straße für prognostizierte Verkehrsbelastungen unterdimensioniert -> verkehrliche/bauliche Maßnahmen notwendig		
	Verkehrliche Wirksamkeit	+ Gute Entlastungswirkung für die Ubostraße und die Eichenauer Straße Ost in Aubing + Entlastung der Altostraße - Verkehrszunahmen auf Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg - Verkehrszunahmen auf der Eichenauer Straße West		
		- Verkehrszunahme auf der Wildenrother Straße (unkritisch hinsichtlich Leistungsfähigkeit)	- Geringe verkehrliche Wirksamkeit der „Erweiterten Nord-Südverbindung“ (2.300 Kfz/24h) -> Kosten – Nutzen!	- Geringe verkehrliche Wirksamkeit der „Erweiterten Nord-Süd-Verbindung“ (3.200 Kfz/24h) -> Kosten – Nutzen!
		- Hohe Verkehrsbelastungen auf der „Nord-Süd-Verbindung“ (12.000 – 15.000 Kfz/24) im Bereich der Potentialflächen (potentielle Wohnbauflächen)		
ÖPNV		+ ÖPNV- Konzept bei allen Varianten umsetzbar (keine Unterschiede)		
Radverkehr/ Fußgänger		+ entlang der neuen Verbindung werden Fuß- und Radwege angeordnet (gute Vernetzung Freiham/Aubing: Stärkung der Nord-Süd-Verbindung) + Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg werden ausgebaut (beidseitige Gehwege) + zusätzliche Fußgänger-/Radfahrerunterführung im Bereich S-Bahnsteig West geplant		

Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Schall	Betroffenheiten	Ortsdurchfahrten Aubing: + Deutlich Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße o Nahezu gleich bleibende Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße) o Geringe Reduktion des Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße) Bereich Potentialfläche: - Bei Neubebauung bis zur Straße und Einstufung als Wohngebiet ist mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der 1. Bebauungsreihe zu rechnen		
		- Verlärmung Erholungslandschaft		
Städtebau und Grünplanung	Georg-Böhmer-Str, Bahnhof Potentialfläche	+ Neugestaltung Georg-Böhmer-Straße (definierter Straßenraum) fördert Verbindung Bahnhof-Festplatz + Planung ermöglicht Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Potentiale in Freiflächen) + Barrierefreie Querung an Ost- und Westende des Bahnsteigs geplant (DB) + Einbindung UBO-Gelände mit verbesserter Anbindung an Bahnhof möglich + gute Erschließung der Potentialflächen - Hoher Anteil an Durchgangsverkehr (Potentialfläche)		
	Eingangssituation	+ Verbesserung der Eingangssituation Freiham von Norden + Verbesserung der Eingangssituation Aubing (Georg-Böhmer-Straße, Neue Nord-Süd Verbindung)		
	Erholungslandschaft	- Eingriff in das Landschaftsbild durch neue Straßentrassen - Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch zusätzliche Straßen - Positive Wirkung der Autobahneinhausung als verbindendes Element in die Landschaft wird beeinträchtigt - Trennende Wirkung für Geschichtspfad - Beeinträchtigung von Fuß- und Radverbindungen		

Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Natur und Landschaft	Versiegelung	+ Versiegelung durch Querungsbauwerk und neue Nord-Süd-Verbindung		
		- Erhebliche neue Versiegelung durch neue Straßentrasse parallel zum Autobahndeckel		
			- Durchschneidung Grünverbindung Aubinger Lohe – Naherholungsflächen Autobahndeckel	- Massiver Eingriff in die Grünflächen (Grünbelange durch Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel) und Naherholungsflächen
	Eintrag von Schadstoffen	- Eintrag von Nähr- und Schadstoffen, vor allem relevant im Bereich der freien Landschaft		
Biotopverbund	- Beeinträchtigung des Trockenverbundes und des Schafbeweidungskonzepts			

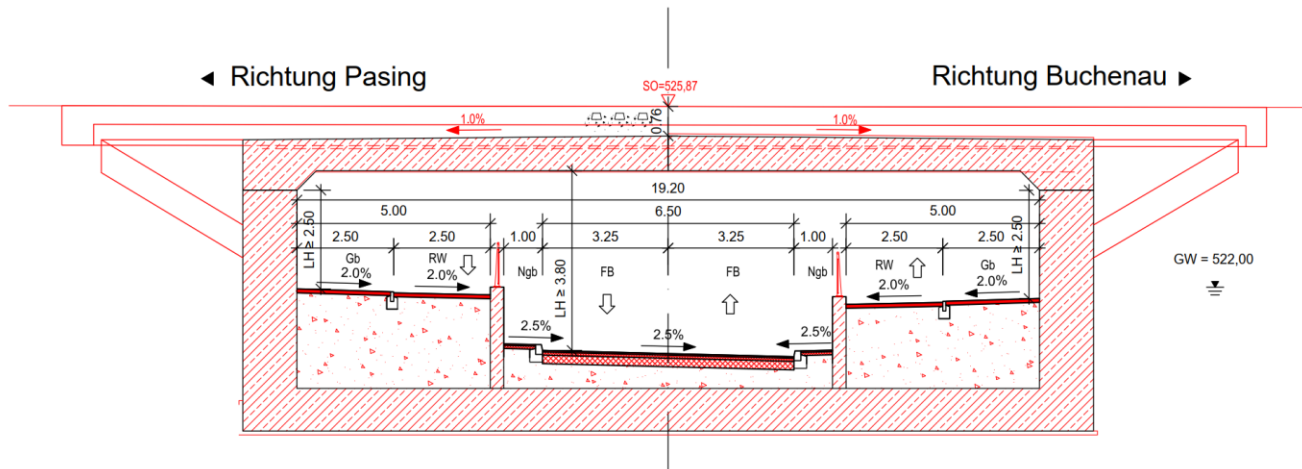
- Aus verkehrlicher Sicht wird Variante 6 weiterhin als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen, da Variante 7 bei hohen Investitionskosten und kritischen Eingriffen hinsichtlich der ökologischen Situation und der Erholungsfunktion nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit für den Ortskern Aubing zeigt.
- Die zusätzlichen Belastungen der Variante 6 auf der Wildenrother Straße sind vertretbar. Die Verkehrssicherheit bleibt in der Tempo 30 Zone auch weiterhin gewährleistet. Ein Ausbau des Straßenquerschnitts ist nicht erforderlich.
- Variante 6 weist im Vergleich mit den Varianten 7a/b die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft auf.
- Auch aus städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht wird die Variante 6 befürwortet, da einerseits die Potentialfläche Aubing West flächensparend erschlossen wird und andererseits der vorhandene wertvolle Landschaftsraum in seiner bisherigen Qualität erhalten wird. Zerschneidungseffekte werden hier vermieden. Der auf dem Autobahndeckel konzipierte Biotopverbund und die neu geschaffenen Erholungsflächen werden dagegen bei Variante 7a und b stark beeinträchtigt.



Querschnitt A-A

M. 1:100

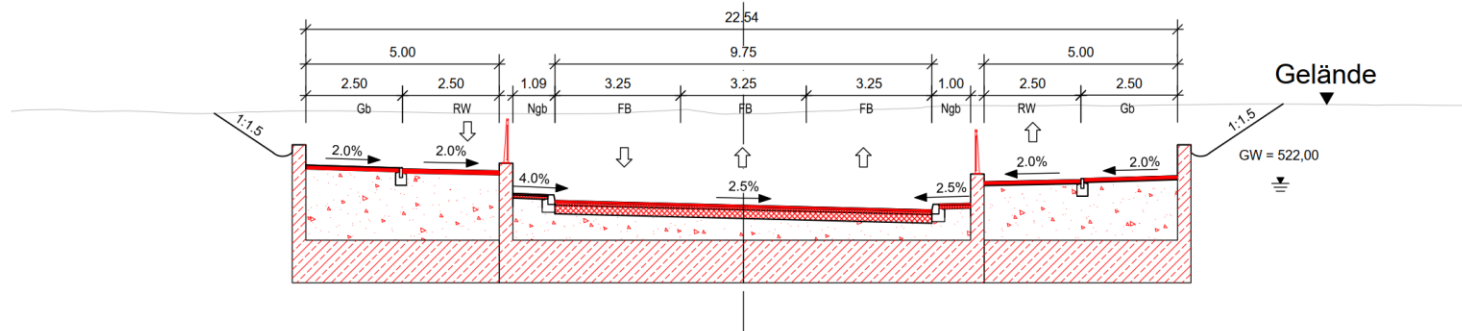
911A
0+188



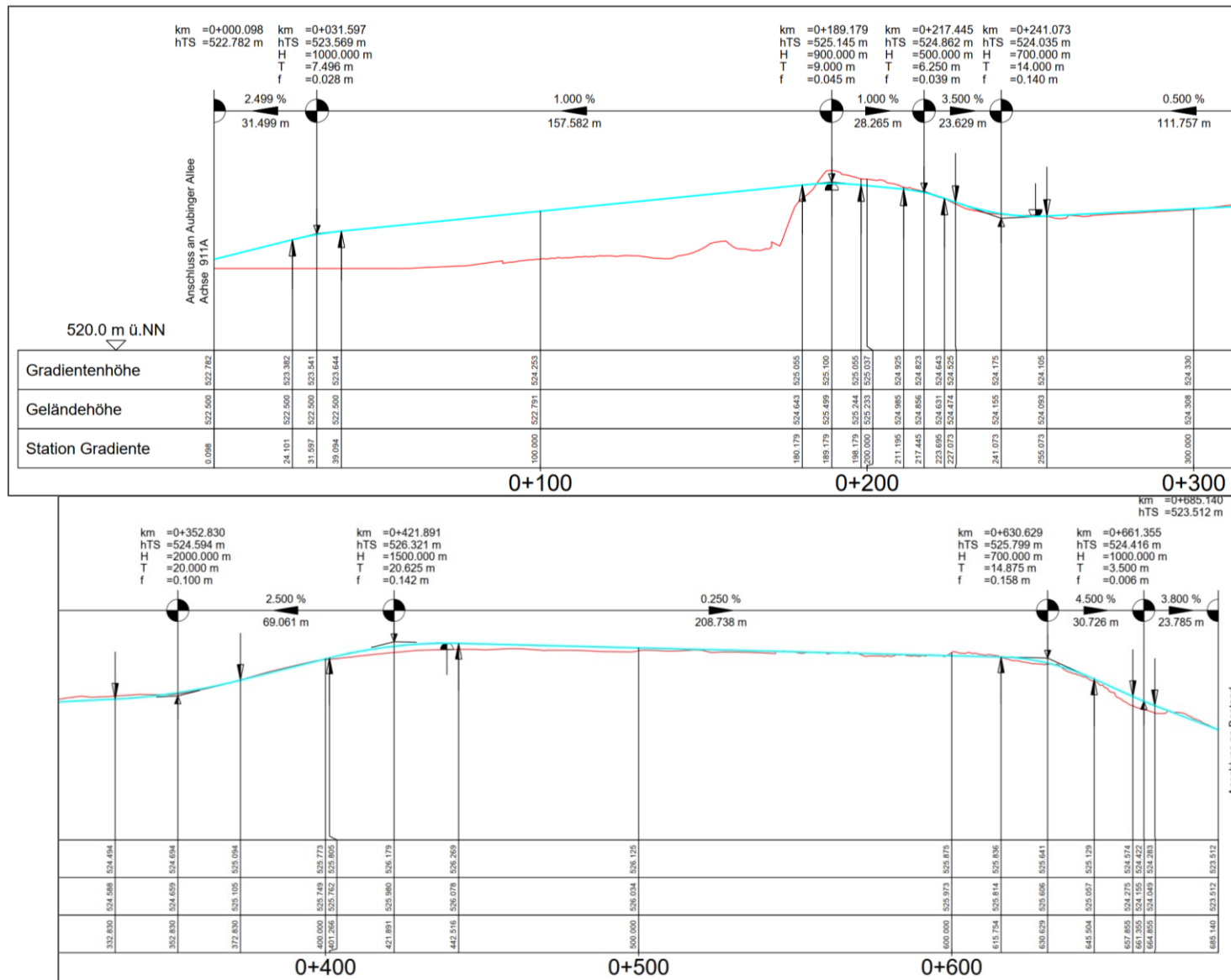
Querschnitt B-B

M. 1:100

911A
0+145



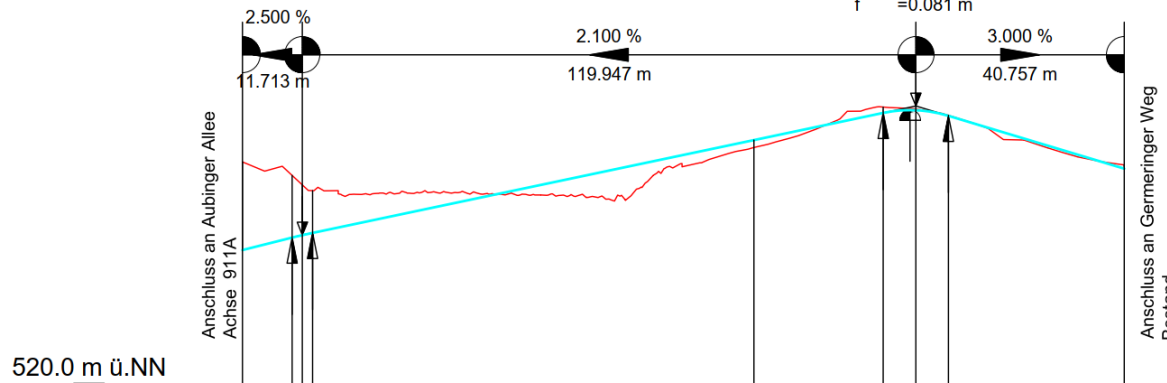
VARIANTE 6 UND 7: TECHNISCHE PLANUNG QUERUNGSBAUWERK EÜ AUBINGER ALLEE HÖHENPLAN ANSCHLUSS GEORG-BÖHMER-STRASSE



VARIANTE 6 UND 7: TECHNISCHE PLANUNG QUERUNGSBAUWERK EÜ AUBINGER ALLEE
HÖHENPLAN ANSCHLUSS GERMERINGER WEG/FREIHAMER WEG

Germeringer Weg Süd
934A

km =0+000.000	km =0+011.713	km =0+131.660	km =0+172.417
hTS =522.904 m	hTS =523.197 m	hTS =525.715 m	hTS =524.493 m
	H =1000.000 m	H =250.000 m	
	T =2.000 m	T =6.375 m	
	f =0.002 m	f =0.081 m	

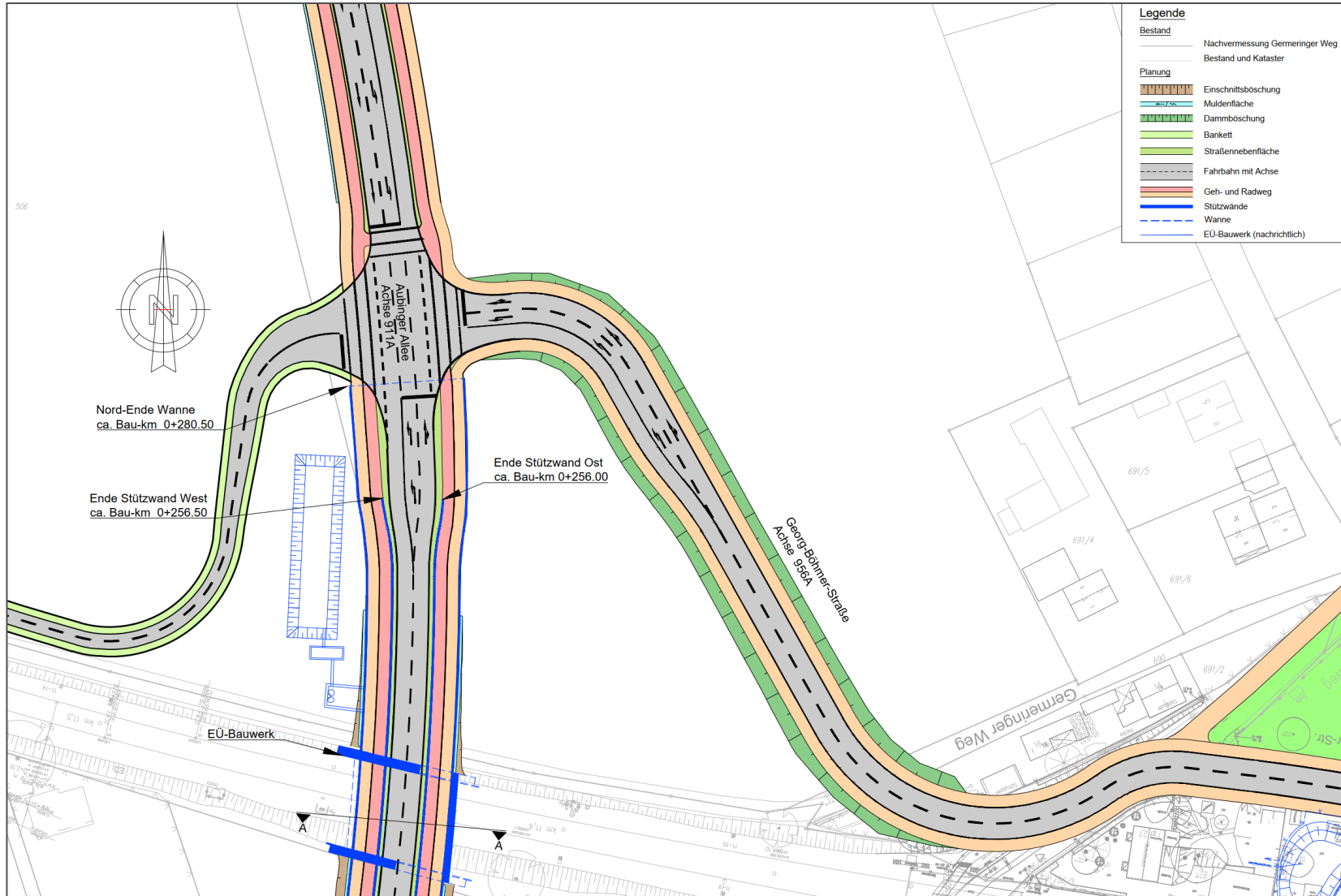


Station	0+000	0+011.713	0+013.713	0+100.000	0+125.285	0+131.660	0+138.035	0+172.417
Gradientenhöhe	522.904	523.147	523.195	525.051	525.582	525.634	525.524	524.493
Geländehöhe	524.624	524.361	524.175	524.905	525.695	525.656	525.533	524.564
Station	0+000	9+713	11+713	100+000	125+285	131+660	138+035	172+417

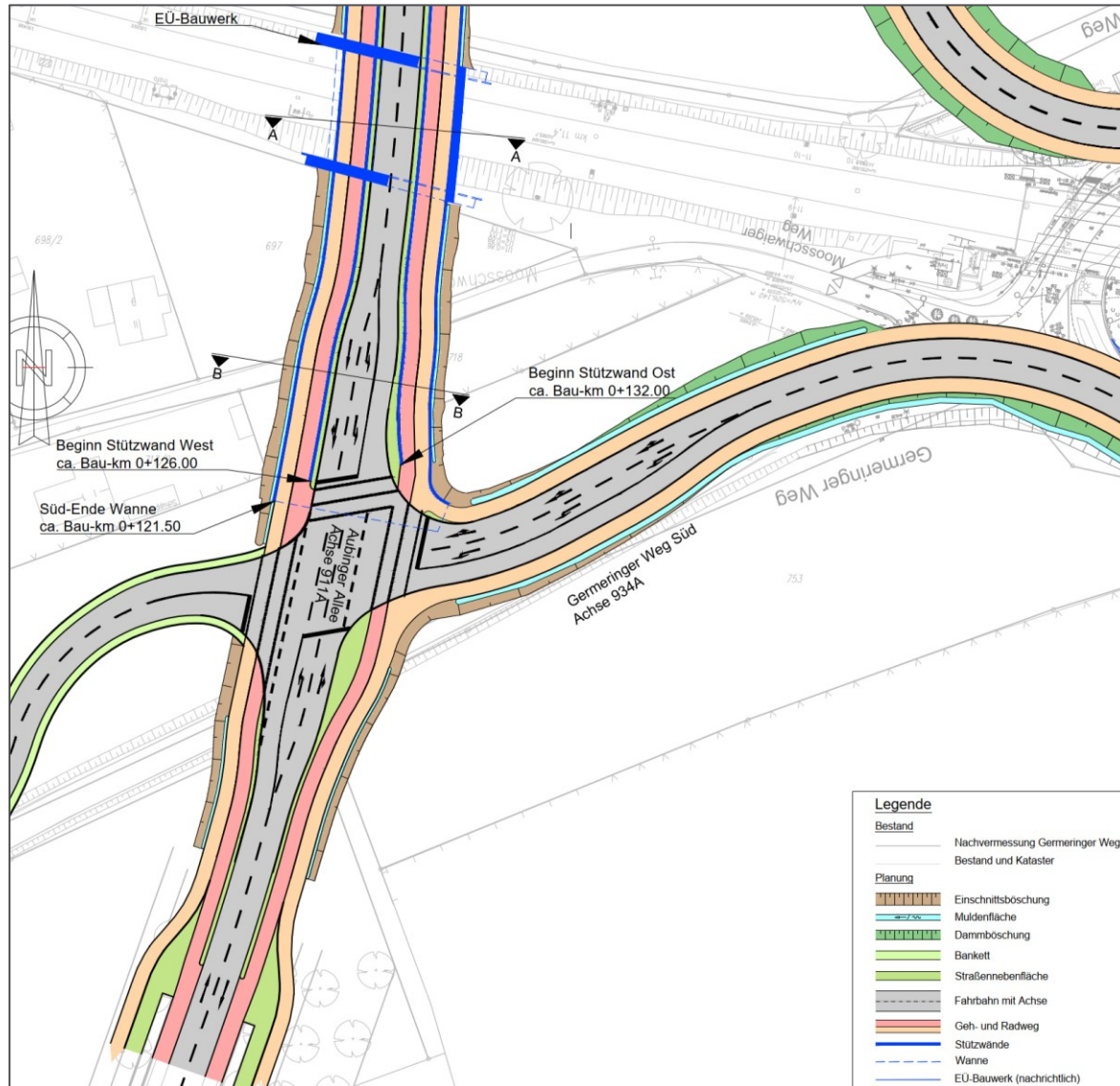
0+000

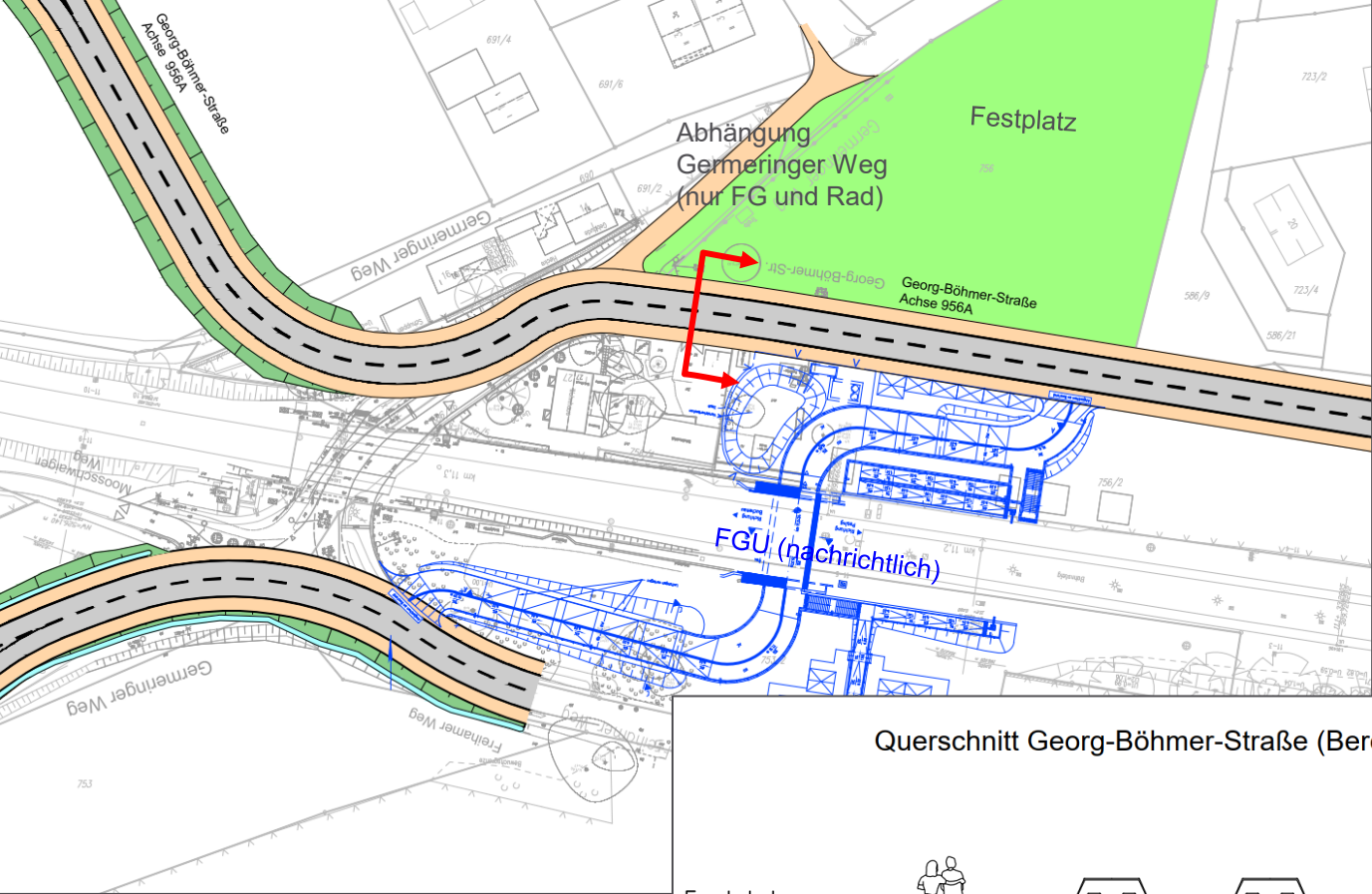
0+100

VARIANTE 6 UND 7: KNOTENPUNKTSGEOMETRIE ANSCHLUSSBEREICH GEORG-BÖHMER-STRASSE

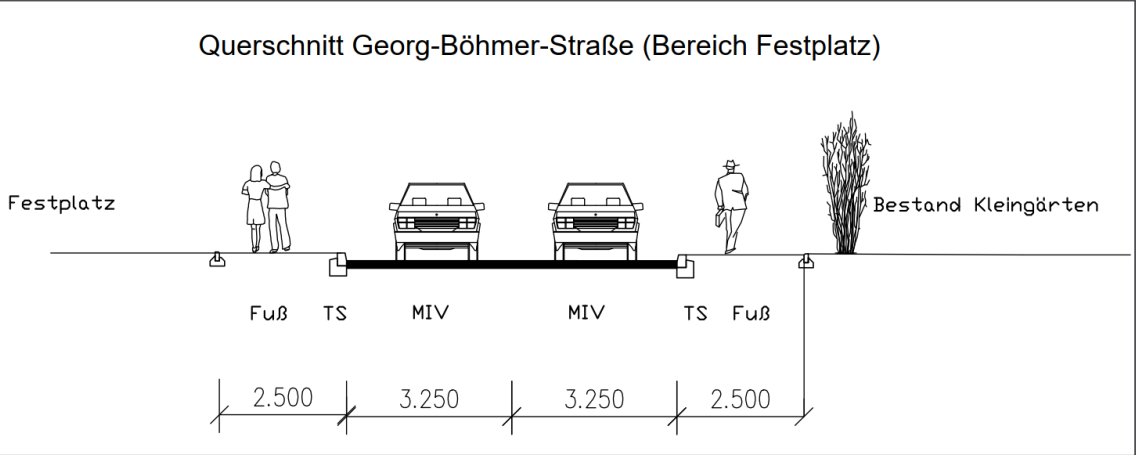


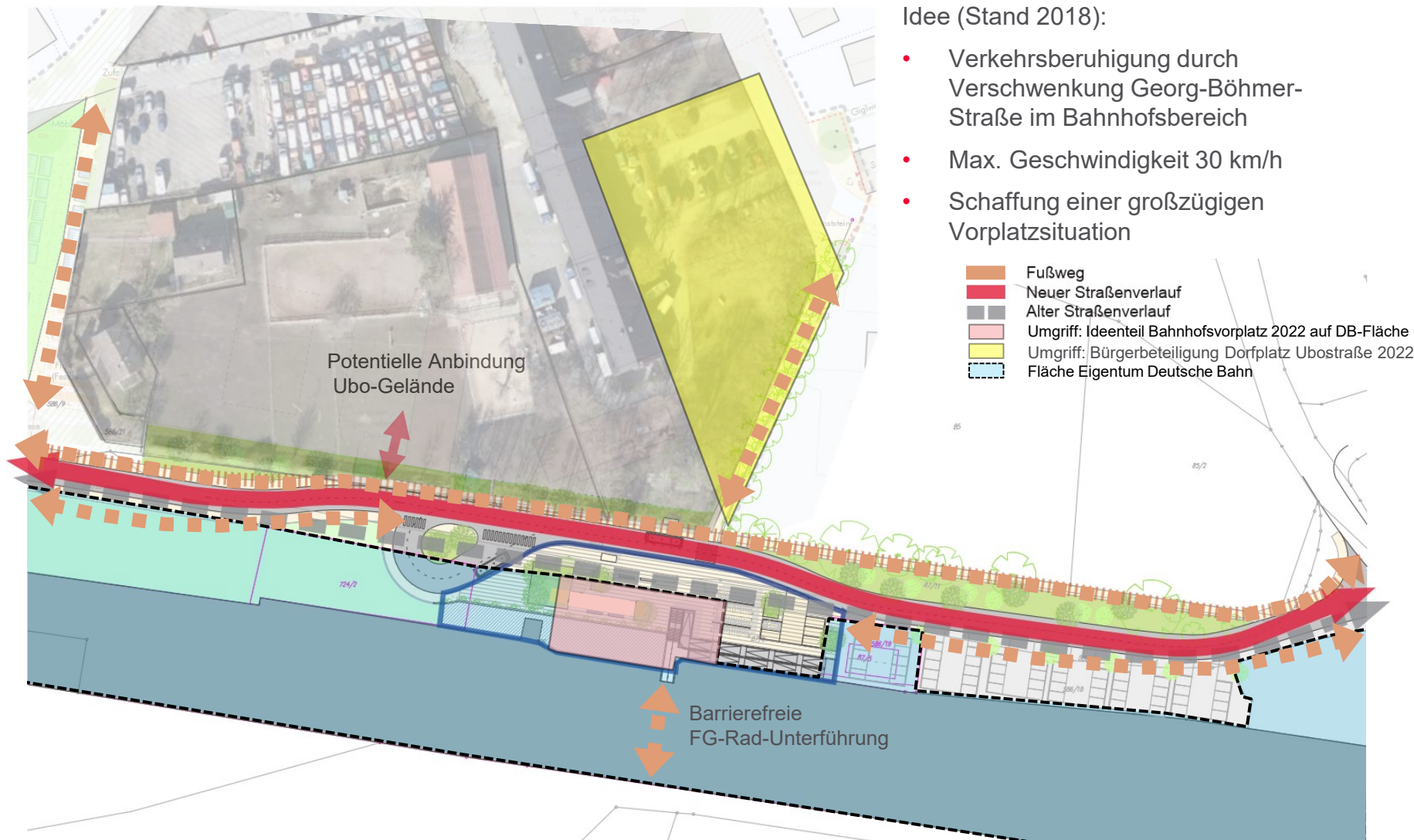
VARIANTE 6 UND 7: KNOTENPUNKTSGEOMETRIE ANSCHLUSSBEREICH GERMERINGER WEG/FREIHAMER WEG





Querschnitt Georg-Böhmer-Straße (Bereich Festplatz)





AUFWERTUNGSPOTENTIAL: GEORG-BÖHMER-STRASSE IM BAHNHOFSBEREICH (STAND 2018)

