



**Vorschläge zum qualifizierten Abschluß
der Ausbaumaßnahmen am Mittleren Ring
in München
- Auszug aus dem Abschlußbericht -**

Auftraggeber:

Prof. Dr. Michael Piazzolo MdL
Freie Wähler

München, im April 2010



Resümee

Der Mittlere Ring in München verläuft auf einem Großteil der Strecke bereits in Tunnels oder zumindest in Troglage; am Luise-Kiesselbach-Platz wird derzeit der letzte noch geplante Tunnel gebaut. Mit diesen Verkehrs-Bauwerken wird die Trennwirkung des Mittleren Rings für querenden Kfz-Verkehr und für Fußgänger beseitigt, der Verkehrsfluß auf dem Mittleren Ring wird verbessert und die Anwohner werden von Straßenlärm, -staub und -abgasen entlastet. Lediglich die drei Abschnitte Innsbrucker Ring, Chiemgaustraße und Landshuter Allee südlich der Dachauer Straße besitzen diesen Ausbaustandard noch nicht. Es sind deshalb Vorschläge zu erarbeiten, wie auch die genannten drei Teilstücke des Mittleren Rings anwohner- und benutzerfreundlich ausgebaut werden können (siehe Abb. "Übersicht über die Vorschläge zum Ausbau des Mittleren Rings").

Der Mittlere Ring wird im Bereich des **Innsbrucker Rings** ab nördlich der Kreuzung mit der Grafinger Straße/Schlüsselbergstraße bis zu seinem Übergang in die Chiemgaustraße mit 4 durchgehenden Fahrspuren überwiegend in einer Troglage (siehe Abb. "Troglösung mit Tieflage -5,5 m") geführt und durch einspurige Rampen mit den Querstraßen (Grafinger Straße/Schlüsselbergstraße, Bad Schachener Straße, Ayingen Straße/Steinseestraße und Kirchseeoner Straße/Hechtseestraße) verknüpft. Unter diesen Querstraßen, die hierzu um bis zu 1,5 m anzuheben sind, verläuft der Mittlere Ring jeweils in kurzen Tunnels.

Der Innsbrucker Ring erhält im **Ortskern von Ramersdorf** ebenfalls eine Troglage, und zwar bis über den Autobahnanschluß München-Ramersdorf hinaus, wobei die Kreuzungen mit der Ramersdorfer Straße/Uppenbornstraße und Aribonenstraße/Ottobrunner Straße zusammen in einem rund 200 m langen Tunnel unterfahren werden. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens erhält die links abbiegende Fahrspur aus Norden vom Mittleren Ring hin zur A8 eine kreuzungsfreie Führung in der Ebene -2.

Angrenzend an den Mittleren Ring ist der Rückbau der jeweils östlichen Fahrbahn der Rosenheimer Straße und der Autobahn A8 sowie eine Führung der nun aus 4 Spuren bestehenden westlichen Fahrbahn der Rosenheimer Straße im Tunnel vorzusehen, um die städtebauliche Situation im Ortskern von Ramersdorf (Lärmschutz, Abbau von Trennwirkung und Verinselung) insgesamt zu verbessern.



Die **Chiemgaustraße** westlich Ramersdorf wird ungefähr ab der Einmündung der Endorfer Straße bis zur Tegernseer Landstraße in einem überwiegend bergmännisch zu bauenden Tunnel geführt, der über 4 Fahrspuren verfügt, während an der Oberfläche nur noch 2 Fahrspuren zur lokalen Erschließung verbleiben. Zur Vermeidung einer Kapazitätsausweitung für diesen Verkehr sollten an der parallel verlaufenden Ständlerstraße/Stadelheimer Straße zwei Fahrspuren abgebaut werden. Um zu verhindern, daß der neue Tunnel zu einer unerwünschten LKW-Durchgangsrouten wird, und aus Gründen der Sicherheit wird vorgeschlagen, die heute in der Chiemgaustraße bestehende Begrenzung der Fahrzeughöhe auf max. 3,50 m im Tunnel beizubehalten.

Der bergmännische Tunnelbau erfolgt mit einer Tunnelbohrmaschine (Schildvortrieb) mit sehr großem Querschnitt des Schildes (Bruttodurchmesser des Tunnels: 12,0 m). Um den hierbei entstehenden kreisrunden Querschnitt des Tunnels voll zu nutzen, werden die ohnedies nur für eine begrenzte Fahrzeughöhe geeigneten Fahrspuren innerhalb dieses Tunnels in zwei Etagen übereinander angeordnet, so daß jede Fahrtrichtung ihre eigene Etage im Tunnel erhält (siehe Abb. "Doppelstöckiger PKW-Tunnel unter der Chiemgaustraße"). Derartige Doppelstock-Tunnels wurden in den letzten Jahren in China, Malaysia, Rußland und Frankreich bereits gebaut und stellen somit kein bautechnisches Neuland dar (siehe Tabelle "Doppelstöckige bergmännische Tunnels").

Kurz vor dem westlichen Tunnelende (nahe St.-Quirin-Platz) verzweigen sich die Fahrspuren beider Tunnelebenen so, daß jeweils eine der beiden Fahrspuren nach Norden zur Tegernseer Landstraße führt und die jeweils andere Fahrspur in die Soyerhofstraße einmündet.

Für den Mittleren Ring in der **Landshuter Allee** nördlich Platz der Freiheit ist eine Troglage mit 4 Fahrspuren incl. einspurigen Rampen zur Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz vorzusehen. Im Bereich der Straßenkreuzungen erhält der Mittlere Ring kurze Tunnelabschnitte. Gegenüber dem durchgehenden Tunnel ergeben sich drastische Kosteneinsparungen. Über die Forderungen der Anwohner hinaus wird die Tieflage nach Norden bis zur Hanebergstraße verlängert.

Für den gesamten Ausbau des Innsbrucker Rings incl. Umbau des Anschlusses der A8 und Umbau der Rosenheimer Straße mit Tunnel ist mit **Baukosten** von 140 Mio EUR zu rechnen, für den Tunnel im Zuge der Chiemgaustraße mit 180 Mio EUR und für die Troglösung in der Landshuter Allee mit 52 Mio EUR. Der gesamte hier vorgeschlagene Ausbau des Mittleren Rings kostet nach dieser ersten groben Schätzung 372 Mio EUR und liegt somit in einer ähnlichen Größenordnung wie der Richard-Strauss-Tunnel oder der Tunnel am Luise-Kiesselbach-Platz.

Analog zur finanziellen Förderung des letztgenannten Tunnels durch den Freistaat Bayern kann damit gerechnet werden, daß ein **Großteil der Finanzierung** für den qualifizierten Abschluß des Ring-Ausbaus durch die Stadt München erfolgen wird, was erst recht eine kostengünstige Lösung (Troglage statt Tunnel, Doppelstock-Tunnel im Schildvortrieb statt herkömmlicher Tunnelbau) verlangt. Da außerdem mit dem Entfall des Projekts Autobahn-Südring zu rechnen ist, könnte ein Bruchteil der für den Autobahn-Südring angesetzten Gelder ersatzweise zur Finanzierung des Mittleren-Ring-Ausbaus verwendet werden, damit der eigentlich für den Autobahn-Südring erwartete Verkehr über den ertüchtigten Mittleren Ring abgewickelt werden könnte.

Die **Bauzeit** für die vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen wird für jeden der drei Abschnitte des Mittleren Rings bei rund 4 Jahren liegen.

Es ist damit zu rechnen, daß der verbesserte Verkehrsfluß auf dem Mittleren Ring als Folge der vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen zu **Mehrverkehr** führt, weil die Benutzung des Mittleren Rings mit dem Auto attraktiver wird. Doch hierbei muß es sich nicht zwangsläufig um eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV), eventuell sogar noch auf Kosten des ÖPNV handeln. Vielmehr wird Straßenverkehr von bestehenden Straßen weg auf den Mittleren Ring verlagert, wo aufgrund der Trog- und Tunnelabschnitte die Anwohner weitaus besser vor Lärm und Abgasen des MIV geschützt sind als beim sonstigen innerstädtischen Straßennetz. Zugleich profitieren auch die auf dem Mittleren Ring verlaufenden Buslinien vom verbesserten Verkehrsfluß als Folge der Tunnel- und Trogbauwerke. Da es im Öffentlichen Verkehr keine direkte U-Bahn- oder S-Bahn-Verbindungen vom Münchner Südosten in den Südwesten gibt, dürfte die Verlagerungswirkung vom ÖPNV hin zum MIV ohnehin nur gering sein.

Die dargestellten Vorschläge zum qualifizierten Abschluß der Ausbaumaßnahmen am Mittleren Ring erheben nicht den Anspruch, das gesamte Spektrum der möglichen Lösungen aufzuzeigen. Sie haben vielmehr exemplarischen Charakter und können als Impuls für eine sich anschließende Diskussion über mögliche Varianten (beispielsweise Tunnel statt Trog) dienen.



Tabelle

Doppelstöckige bergmännische Tunnels*

lfd. Nr.	Ort	Schild-durchmesser (in Meter)	Länge Schild-vortrieb (in km)	Fahrzeug-arten	Anzahl Fahrspuren bzw. Gleise
1	Shanghai	15,43	7,17	Kfz	3 + 0**
2	Shanghai	15,43	7,17	Kfz	3 + 0**
3	Kuala Lumpur	13,21	4,05	Kfz	2 + 2
4	Kuala Lumpur	13,21	5,40	Kfz	2 + 2
5	Silberwald 1 (RUS)	14,20	1,50	Kfz/U-Bahn	3 + 1***
6	Silberwald 2 (RUS)	14,20	1,50	Kfz/U-Bahn	3 + 1***
7	A86 Paris West	11,57	10,50	Pkw	3 + 3

Vorschlag Tunnel Chiemgaustraße in München:







München	12,00	1,95	Pkw	2 + 2
---------	-------	------	-----	-------

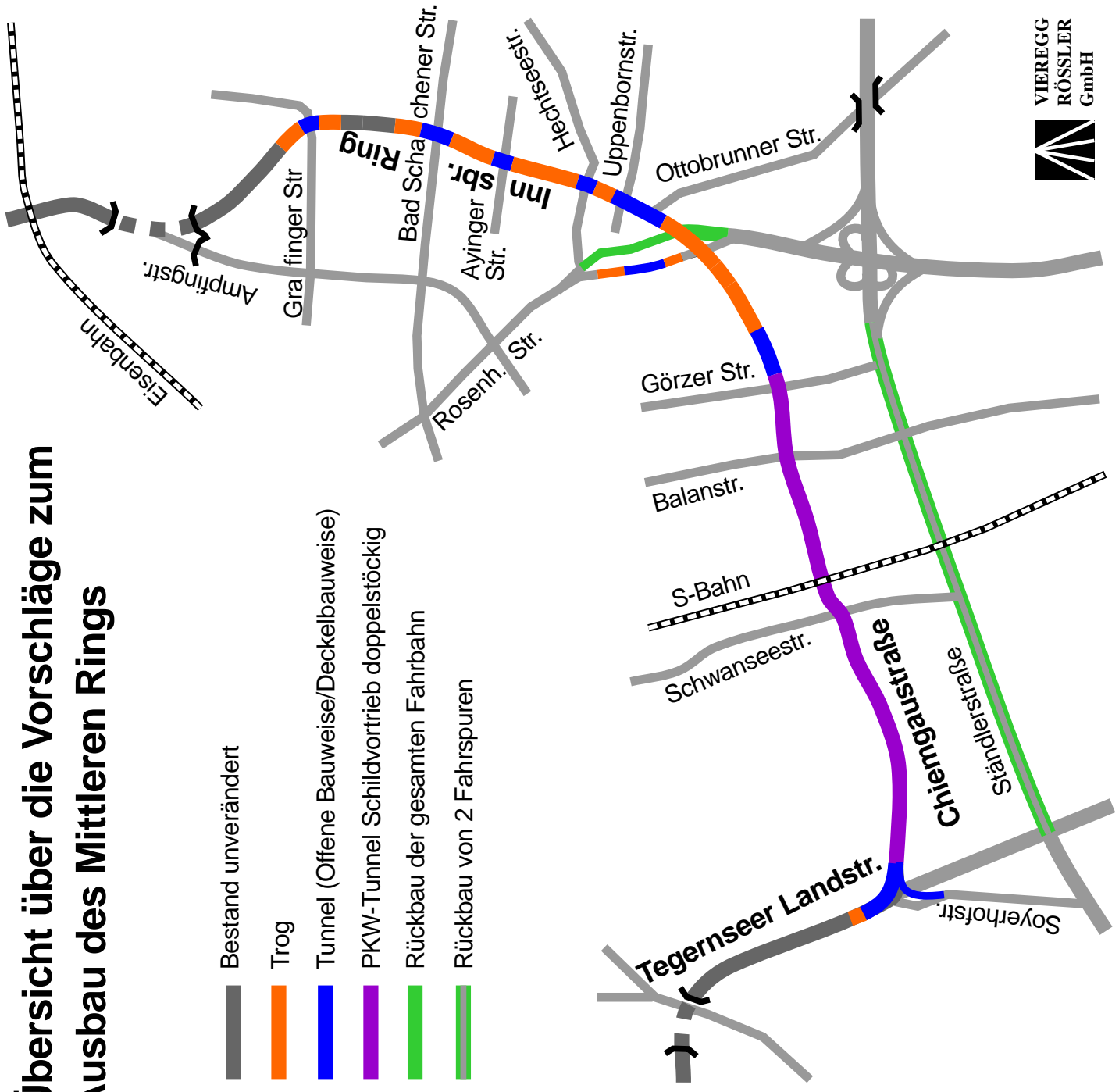
* gebaut mit Tunnelbohrmaschinen der Herrenknecht AG, Schwanau

** Kfz-Fahrspuren nur im Obergeschoß, Rettungsweg und Versorgungsleitungen im Untergeschoß

*** Kfz-Fahrspuren im Obergeschoß, 1 U-Bahn-Gleis im Untergeschoß

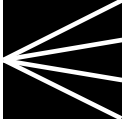
Übersicht über die Vorschläge zum Ausbau des Mittleren Rings

-  Bestand unverändert
-  Trog
-  Tunnel (Offene Bauweise/Deckelbauweise)
-  PKW-Tunnel Schildvortrieb doppelstöckig
-  Rückbau der gesamten Fahrbahn
-  Rückbau von 2 Fahrspuren

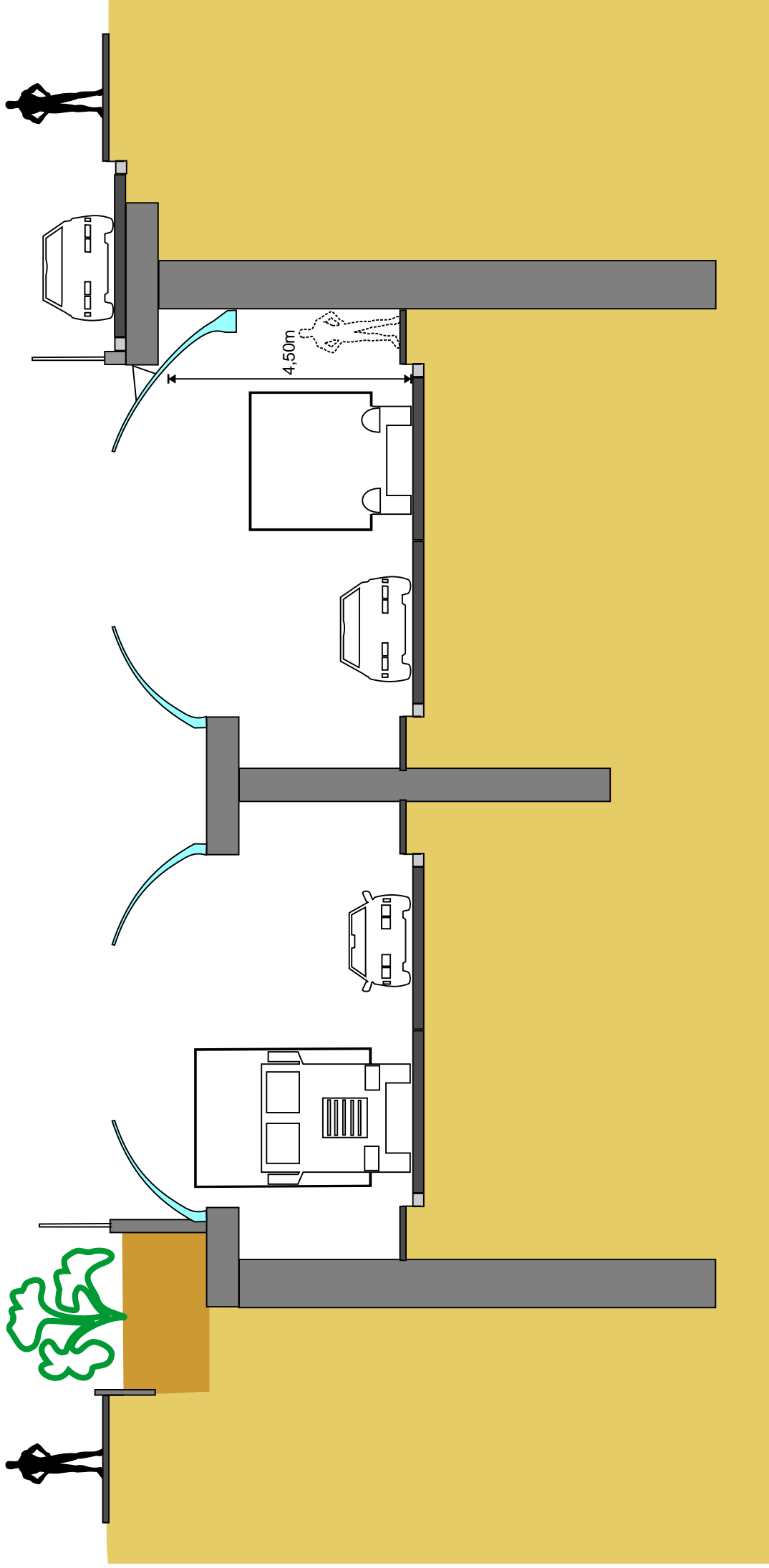


Troglösung mit Tieflage -5,5 m

Querschnitt im Maßstab 1:100



VIEREGG
RÖSSLER
GmbH



Doppelstöckiger PKW-Tunnel unter der Chiemgaustraße

Querschnitt im
Maßstab 1:200

