

Gemeinsamer Antrag der BA 14, 16, 17, 18 hinsichtlich der zeitnahen, weiteren Planungen für einen kreuzungsfreien Ausbau des Mittleren Rings vom Candidtunnel bis zum Innsbrucker Ring.

Antrag

Die Bezirksausschüsse 14, 16, 17 und 18 fordern als gewählte Kommunalvertretungen stellvertretend für ca. 250.000 Münchnerinnen und Münchner den Stadtrat auf, die betroffenen Organe der Stadtverwaltung unverzüglich mit nachfolgendem Auftrag zu betrauen:

Sofortige, aktuelle und umfassende Fortführung der Planungen für die Umsetzung eines kreuzungsfreien Ausbaus des Mittleren Rings von der Isar über die Tegernseer Landstraße, die Chiemgaustraße und den Innsbrucker Ring bis zum Berg am Laim-Tunnel. Dabei sind ausdrücklich auch die Bereiche Chiemgaustraße und Innsbrucker Ring unverzüglich in die Planungen mit einzubeziehen.

Es soll im Wesentlichen der Schutz und die Gesunderhaltung der in den Bezirken 14, 16, 17 und 18 lebenden Menschen im Vordergrund der Planungen und Maßnahmen stehen. Dabei sollen neben verkehrspolitischen Aspekten auch stadtplanerische und umweltpolitische Gesichtspunkte einbezogen werden.

Die Bezirksausschüsse erwarten von einer partiellen Untertunnelung bzw. Tieferlegung des Mittleren Rings in den genannten Abschnitten folgende Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger, die hier entlang des Rings leben:

1. Reduzierung der Lärmemissionen
2. Reduzierung der Vierteltrennungen
3. Verringerung der Abgasbelastung
4. Wiedernutzbarmachung von erheblichen Flächen entlang und oberhalb einer veränderten Straßenführung

Die BA fordern hierzu explizit, die Prüfung bzw. vergleichende Betrachtung alternativer Lösungsmodelle gegenüber den bisherigen Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie. Als mögliche Beispiele werden hier bereits vorliegende, aktuelle Studien gesehen.¹

Es wird ausdrücklich gefordert, alternative Tunnelbauweisen, wie die für den Verkehr sowie die Anwohner belastungsarme Untertunnelung der Chiemgaustraße im Schildvortriebsverfahren, in die Betrachtungen mit einzubeziehen.

Die aktuellen Untersuchungen der Stadtverwaltung prognostizieren ein weiterhin geringeres Verkehrsaufkommen in der Chiemgaustraße in Relation zu den benachbarten Abschnitten des Mittleren Rings. In keiner Weise wurden dabei aber die extreme Nähe der Wohnbebauung zum Ring in diesem Abschnitt sowie auch weiteres Bevölkerungswachstum, entstehende Großprojekte und eine Nachverdichtung berücksichtigt

¹ Beispielsweise die Studie der Vieregg-Rössler GmbH mit Vorschlägen zum Ausbau des Mittleren Rings in der aktualisierten Fassung vom 30. Januar 2015.

Begründung des Antrags

Das fehlende Teilstück des Münchner Autobahnringes A99 zwischen dem Westkreuz und dem Südkreuz macht den Mittleren Ring zu einer Transitverbindung zwischen der A96 (München – Lindau) im Westen, der A95 (München – Garmisch) im Süden und der A995 und A8 im Südosten. Hinzu kommt noch eine hier ohnehin starke Belastung durch Quell- und Zielverkehr.

Da ein Lückenschluss im Autobahnring um München derzeit nicht zur Diskussion steht, ist auf dem vorgenannten Teilstück eine ungebrochen hohe und weiter steigende Verkehrsbelastung zu erwarten. Für eine Umkehr dieses Trends gibt es keinerlei Anzeichen.

Die Stadtbezirke 14, 16, 17 und 18 sind seit Langem durch den Mittleren Ring „zerschnitten“. Eine Querung für Fußgänger und Radfahrer ist oft durch die notwendigen, erheblichen Umwege unattraktiv. Stellenweise ist eine legale Querungsmöglichkeit auch aus derzeitigen straßenbaulichen Gründen gar nicht möglich (Beispiel: fehlende Querungsmöglichkeit für Fahrräder zwischen der Aribonen- und der Ottobrunner Straße). Die Ampelschaltungen an den Kreuzungen sind ebenfalls bereits voll ausgereizt und lassen sich nicht weiter optimieren.

Die mit dem bereits jetzt hohen Verkehrsaufkommen einhergehenden Belastungen durch Lärm und Abgase sind leicht daran abzulesen, dass sich das Leben der Anwohner nur noch hinter schützenden Quergebäuden abspielen kann, soweit diese überhaupt errichtet werden konnten. Große Flächen der Stadtviertel sind für Menschen kaum noch nutzbar.

Die Eröffnung des Luise-Kieselbach-Tunnels im Sommer 2015 bedeutet in Konsequenz für den Mittleren Ring zwischen dem Canndidttunnel im Süden und dem Innsbrucker Ring im Südosten eine weitere Verschärfung der täglichen Verkehrssituation und damit einhergehend eine ständig steigende Belastung der Stadtbezirke 14, 16, 17 und 18 sowie Ihrer ca. 250.000 Bewohnerinnen und Bewohner und damit für ungefähr 20% der Münchener Stadtbevölkerung.

Im Bereich des 16. Stadtbezirks ergäben sich z. B. im Bereich der an den Mittleren Ring angrenzenden derzeit nicht oder kaum nutzbaren Grundstücke erhebliche Flächen von ca. 4 ha, für eine sinnvolle Wiedernutzung unterschiedlichster Form.

Im Bereich des 17. Stadtbezirks wäre eine begünstigende bauliche Beplanung derzeit brachliegender Flächen der ehemaligen Mc Graw Kaserne zu erwarten.

Im Bereich des 18. Stadtbezirks ergäben sich deutlich verbesserte Lebenssituationen rund um den Candidplatz sowie eine deutlich verbesserte Ausgangssituation für das demnächst zu bebauende, ehemalige Osramgelände.

In allen 4 Stadtbezirken böten sich zudem durch den Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen Möglichkeiten im Rahmen von Renaturierung ergänzende Grün- und Erholungsflächen zu schaffen.

Anregungen zur Umsetzung des Antrags

Für mögliche kreative Lösungen zur Verkehrsregelung während der Ausbauphase im genannten Ringabschnitt (ggf. auch im Rahmen von zeitlich aufeinander abgestimmten und einander folgenden Teilabschnitten) halten die Mitglieder der BA 14, 16, 17 und 18 die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen für notwendig um die Einschränkungen für Bevölkerung und Verkehr während der Bauphasen möglichst gering zu halten, bzw. zu reduzieren:

1. Durchführung einer aktuellen Verkehrszählung/ -ermittlung mit dem Ziel zu analysieren, wieviel Verkehr auf den einzelnen genannten Abschnitten des Mittleren Rings durchfährt, abfährt oder auffährt. Von besonderer Bedeutung wäre hierbei, wie groß der Anteil des „Transitverkehrs“ am gesamten Verkehrsaufkommen in diesen Bereichen ist.
2. Abschnittweiser Bau durch zeitliche Staffelung der Baumaßnahmen nach Bauabschnitten und Fahrtrichtungen mit dem Ziel geringerer Stauungen während der Bauphase.
3. Großräumige Umleitung des Staubereichs durch Nutzung vorhandener Straßenzüge während der Bauphase. Im Bereich Candidtunnel/Tegernseer Landstraße könnte hier beispielsweise auch die Ständlerstraße einbezogen werden.
4. Großräumige Verkehrsableitung durch Ableitung über den Nordring der A99, oder wechselweise Schwerpunktnutzung der A8 Richtung Ramersdorf und der A995 Richtung Giesing während zeitlich getrennter Bauabschnitte am Innsbrucker Ring und an der Tegernseer Landstraße.
5. Frühzeitige Optimierung des ÖPNV im Südosten der Stadt in Verbindung mit der Schaffung zusätzlicher Park&Ride-Flächen für Pendler und der Schaffung eines elektronischen Verkehrsleitsystems für ankommende Autofahrer zur nächstgelegenen freien Park&Ride-Möglichkeit.
6. Zeitnahe Planung und Umsetzung eines wenigstens partiellen Ausbaus des S-Bahn-Südrings zur Erhöhung der Kapazitäten und Alternativen im ÖPNV unter Nutzung der bereits existenten Bahnhöfe Harras, Mittersendling, Siemenswerke, Solln und Deisenhofen.

Die vorgenannten, verkehrstechnischen Lösungsoptionen für eine Staureduzierung während der Bauphasen sind als Beispiele zu verstehen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie sind untereinander kompatibel und können sich sinnvoll ergänzen. Besonders die Vorschläge 5. und 6. können darüber hinaus bei einer Aufrechterhaltung nach Baufertigstellung am Mittleren Ring im Südosten langfristig das ergänzende Ziel Münchens hinsichtlich einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Mittleren Rings nachhaltig begünstigen. Auch dieses Ziel wird von den BA 14, 16, 17 und 18 mehrheitlich begrüßt und unterstützt.

Der vorgelegte Antrag wird von der Mehrheit der Mitglieder der BA 14, 16, 17 und 18 getragen und von deren Vorsitzenden stellvertretend gestellt.

München, den _____

Für den BA 14

Für den BA 16

Für den BA 17

Für den BA 18
