

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, den 26.11.2014

## **Vor der nächsten Entscheidung Daten und Fakten zu den Tunnel am Mittleren Ring darstellen**

### **Antrag**

Die Verwaltung stellt die Fakten zu den bisherigen Tunneln am Mittleren Ring (Brudermühl-, Trappentreu-, Landshuter Allee (Bestand)-, Petuelring-, Richard-Strauß-, Luise-Kiesselbach-Tunnel - ) zusammen und berichtet dem Stadtrat rechtzeitig im Vorfeld anstehender Entscheidungen über die Kosten sowie die verkehrlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen. Erfahrungswerte der bereits im Betrieb befindlichen Tunnel werden nach Möglichkeit auf künftige Tunnel übertragen. Sollten keine eigenen Daten, beispielsweise durch Zählungen, vorhanden sein, kann auch auf eine überschlägige bzw. qualitative Betrachtung zurückgegriffen werden.

Dargestellt werden insbesondere folgende Aspekte:

#### **Kosten:**

- jeweilige Baukosten (Brutto) Anteil Förderung/Anteil LH München
- jeweilige Betriebskosten (jährlich und seit Inbetriebnahme)
- jeweilige Kosten für Sanierung und Nachrüstung (getätigt u. geplant)
- vergleichende qualitative Bewertung der Förderfähigkeit der drei möglichen neuen Tunneln nach GVFG nach heutiger Rechtslage
- Mögliche Beteiligung der von der Maßnahme profitierenden Immobilieneigentümer an den Kosten.

#### **Verkehr:**

- verkehrliche Auswirkungen neuer Straßentunnel auf das vor- und nachgelagerte Straßennetz und andere Ringabschnitte, insbesondere
  - die Bündelung bisheriger Verkehrsströme
  - neu induzierter Verkehr, sowie Verlagerung vom öffentlichen Verkehr hin zum passiven Individualverkehr, ggfs. auch geringere Fahrgastzuwächse auf bestimmten Relationen
- Vergleich der Prognosen mit den tatsächlichen Verkehrszahlen
- erwartete überlastete Abschnitte am Mittleren Ring nach Eröffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels.

## **Umwelt:**

- überschlägige energetische Gesamtbilanz - am Beispiel des Luise-Kiesselbach-Tunnels - Energieaufwand und CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Erstellung dieses Bauwerks, insbesondere durch die verbauten Mengen, Stahl, Beton und Asphalt, den erforderlichen Schwerlastverkehr und die während der Bauzeit verursachten Verkehrsstaus
- Luftschadstoffe an Tunnelmündern und Entlüftungsmaßnahmen (Stand der Technik, rechtliche Risiken bei Grenzwertüberschreitungen an bislang weniger belasteten Stellen)
- prognostizierte und tatsächliche Lärmbelastung an der Oberfläche von Tunnelbauten (beispielsweise Brudermühlstraße, Richard-Strauß-Straße, Luise-Kiesselbach-Platz)

## **Soziales:**

Mietpreissteigerung und Verdrängungsprozesse der AnwohnerInnen vor Bau und nach Fertigstellung der Tunnel und mögliche Maßnahmen diesem Verdrängungsprozess entgegenwirken zu können. Dargestellt wird insbesondere, in welchem Umfang jene Anwohner, die Lärm und Abgasen ausgesetzt waren, von der Verbesserung der Umweltbedingungen nach dem Bau der Tunnel auch tatsächlich profitieren konnten.

## **Begründung:**

Im Dezember finden die Informationsveranstaltungen statt, an denen die Machbarkeitsstudien vor Ort vorgestellt werden. Die Entscheidung, wie es mit den Ringtunnelprojekten weitergehen soll, steht dann an. Diese Entscheidung wird einen maßgeblichen Einfluss auf künftige städtische Haushalte haben. Im Haushalt für 2014, der ein Investitionsvolumen von 783 Mio € aufwies, waren für den Ausbau des Mittleren Rings, dem derzeit einzigen größerem Projekt im Verkehrsbereich, lediglich 44 Mio € eingeplant. Die drei in der Diskussion stehenden Straßenbauprojekte stehen jedoch nicht nur untereinander in Konkurrenz. Gleichzeitig stehen auch mehrere Verkehrsprojekte an, deren Kosten nur ganz grob geschätzt werden können:

- U9: 1 Milliarde € brutto
- Tunnel Daglfing (4-gleisiger Ausbau Flughafenanbindung): 850 Mio € brutto
- U4/5 Verlängerung nach Pasing u. Engelschalking: 650 Mio € brutto
- Verlängerung Schleißheimer Straße zur A99: 200 - 400 Mio € brutto

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind für die fraglichen Straßen- und Schienenprojekte kaum Zuschüsse von Bund und Land im Rahmen des 2019 in der jetzigen Form auslaufenden GVFG zu erwarten. Jedes einzelne der Projekte wird daher den städtischen Haushalt erheblich mehr belasten als die großen Verkehrsprojekte der Vergangenheit.

Darüber hinaus gibt es weitere zusätzliche Investitionsschwerpunkte, beispielsweise die Schulbauoffensive, Gasteig, Städtische Kliniken, ...

Auch auf der Einnahmeseite darf die heutige gute Lage nicht darüber hinwegtäuschen, dass es für ein hohes Steueraufkommen sowie für die Schlüsselzuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich keine Ewigkeitsgarantie gibt. Zudem ist zu vermuten, dass die Investitionen für die Stadtreparatur nur bedingt denjenigen zu Gute kamen, die als Anwohner unter Lärm und Abgasen gelitten hatten. Durch den Verdrängungsprozess profitieren im wesentlichen die "neuen" Anwohner und die Immobilieneigentümer von den

Investitionen.

Mögliche Energieeinsparungen, die durch eine Verkehrsverflüssigung entstehen relativieren sich einerseits durch den hohen Energiebedarf für die Herstellung der Tunnel sowie durch den induzierten Neuverkehr, auch im nachgelagerten Verkehrsnetz und den dadurch bedingten Staulagen an anderen Stellen des Verkehrsnetzes. Die verkehrsbedingten Schadstoffe lösen sich nicht in Luft auf. Solange es noch keine funktionierende Filtertechnik gibt werden diese lediglich an die Tunnelmünder verlagert und belasten dort die Anwohner.

Die bisherigen Tunnel am Mittleren Ring haben die jeweilige Leistungsfähigkeit in den Bauabschnitten gesteigert. In dessen Folge sind die Belastungen an anderen Stellen gestiegen und haben die Probleme dort verschärft.

Gerade im Hinblick auf die wegweisenden Entscheidungen für künftige Investitionsschwerpunkte ist eine gute, rechtzeitige Datenlage für Priorisierungen von Baumaßnahmen dringend erforderlich.

### **Fraktion Die Grünen-rosa liste**

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Sabine Nallinger

Anna Hanusch

Mitglieder des Stadtrates