



Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

An Herrn StR Dr. Michael Mattar,
An Frau StRin Gabriele Neff,
An Herrn StR Dr. Wolfgang Heubisch,
An Herrn StR Wolfgang Zeilnhofer-Rath,
An Herrn StR Thomas Ranft
- Rathaus -

<DATUM>
28.01.2015

Tunnel an der Landshuter Allee preiswerter verwirklichen?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 00195 von Herrn StR Dr. Michael Mattar,
Frau StRin Gabriele Neff, Herrn StR Dr. Wolfgang Heubisch,
Herrn StR Wolfgang Zeilnhofer-Rath, Herrn StR Thomas Ranft
vom 16.12.2014

Sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Mattar,
Sehr geehrte Frau Stadträtin Neff,
Sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Heubisch,
Sehr geehrter Herr Stadtrat Zeilnhofer-Rath,
Sehr geehrter Herr Stadtrat Ranft,

mit Schreiben vom 16.12.2014 haben Sie gemäß § 68 GeschO eine Anfrage zum Tunnel an der Landshuter Allee an Herrn Oberbürgermeister gestellt. Vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Anfrage wie folgt beantwortet:

Zu Ihrer Anfrage führen Sie an, dass der gravierende Nachteil für den wichtigen neuen Tunnel an der Landshuter Alle die hohen Kosten von 500 Mio € seien. Die Ursache dafür sehen Sie in der Tatsache, dass für den neuen Tunnel der bestehende abgebrochen werden muss um eine Tunnelverlängerung in Richtung Donnersbergerbrücke zu ermöglichen. Die größten Entlastungswirkungen wären aber im nördlichen Bereich, zwischen Leonrodstraße und Dachauer Straße erzielbar.

Frage:

„Mit welchen Kosten ist zu rechnen, wenn der bestehende Tunnel an der Landshuter Allee erhalten bliebe und im wesentlichen bis zur Dachauer Straße (wie vorgesehen) fortgeführt würde?“

Antwort zur Frage:

Es liegt aktuell keine Untersuchung zu einer Tunnelvariante in der Landshuter Allee vor, die nur eine nördliche Verlängerung des bestehenden Tunnel- bzw. Unterführungsbauwerkes zur höhenfreien Unterquerung der Nymphenburger Straße, bis zur Dachauer Straße vorsieht. Deshalb können zu einer solchen Tunnelvariante derzeit keine Kosten genannt werden. Die Kosten können auch nicht aus der vorliegenden langen Tunnelvariante, die einen Abriss des bestehenden Tunnel- bzw. Unterführungsbauwerkes vorsieht, abgeleitet werden, da die reine Tunnelverlängerung als eine vollständig eigene Tunnelkonzeption zu betrachten ist. Insbesondere die unterschiedliche Tiefenlage der Tunnelsohlen und die Abhängigkeiten der konstruktiven Gestaltung und Dimensionierung der Tunnelzufahrten im jeweiligen konkreten Straßenquerschnitt (die Tunnelzufahrten im Bereich der Leonrodstraße müssten bei Erhalt des bestehenden Tunnels noch gegenüber der Tunnelneubaulösung verschoben werden) können zu großen Abweichungen in den Kostenansätzen führen.

Die Untersuchung einer Tunnelvariante in der Landshuter Allee, die nur eine nördliche Verlängerung des bestehenden Tunnel- bzw. Unterführungsbauwerkes bis zur Dachauer Straße vorsieht, wurde bislang nicht konkret untersucht bzw. überprüft, da der Auftrag der Machbarkeitsstudie explizit die Suche nach Lösungsansätzen für den gesamten Untersuchungsabschnitt von der Rampe der Donnersberger Brücke bis zur Rampe der Brücke über die Dachauer Straße vorsah und sich entsprechend eine realisierbare Tunnelkonzeption für den Gesamtabschnitt anbot. Insbesondere die Möglichkeit mit einer neuen Tunnelkonzeption den heute an der Oberfläche geführten Verkehr vom/zum Mittleren Ring und zur /von der Arnulfstraße zukünftig über eine Zufahrt/Abfahrt direkt an der Arnulfstraße in den Untergrund leiten zu können, wird als große Verbesserungsmöglichkeit für den Bereich zwischen Arnulf- und Nymphenburger Straße gesehen. Auch bei der Ausarbeitung von anderen, oberirdischen Lösungskonzepten zeigte sich keine Alternative mit vergleichbarer Wirksamkeit wie ein Tunnel für den Untersuchungsabschnitt südlich der Nymphenburger Straße, so dass sich die Frage nach einer Kombinationslösung aus abschnittsweise oberirdischen Lösungsmaßnahmen und einer abschnittswisen Tunnelverlängerung, wie im Untersuchungsabschnitt der Tegernseer Landstraße/ Candidstraße, nicht stellte.

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie ausgearbeitete Tunnelvariante stellt die grundsätzlich vorstellbare Lösungskonzeption dar, die es selbstverständlich im Rahmen der weiteren Projektentwicklung noch zu optimieren gilt. Aktuell werden nun die Themenfelder identifiziert, die vor einem Einstieg in eine offizielle Vorplanung noch weiter vertiefend zu untersuchen wären. Dazu diente auch die am 09.12.2014 durchgeführte Öffentlichkeitsveranstaltung für den 9. und 10. Stadtbezirk, in der Bezirksausschussmitglieder, Bürgerinnen und Bürger ihre Fragen, Vorstellungen und Erwartungen äußern konnten. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen könnten u.a. auch die verkehrlichen

Auswirkungen bzw. die abschnittsweise an der Oberfläche verbleibenden Verkehrsmengen bei Entfall von einzelnen Tunnelzu-/ Abfahrten im Untersuchungsbereich ermittelt und zur Diskussion gestellt werden. Auf dieser Basis kann dann über ein endgültiges Tunnelkonzept, das ggf. auch den Erhalt des bestehenden Tunnel-/Unterführungsbauwerkes berücksichtigen kann, entschieden und der anschließenden Vorplanung zugrunde gelegt werden.

Für Mitte 2015 plant das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Vorlage einer Beschlussvorlage für den Stadtrat, in der ein Priorisierungsvorschlag für die drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen am Mittleren Ring sowie die konkreten Vorschläge zu weiteren vertiefenden Untersuchungsaufträgen, die als Vorarbeit für den Einstieg in eine offizielle Vorplanung noch erforderlich sind, enthalten sein werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin