

**Trappentretunnel
Dreispurige Ausfahrt des Mittleren Ringes aus
dem Trappentretunnel in Richtung Norden**

Antrag Nr. 08-14 / A 04541
von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Otto Seidl
vom 02.08.2013

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02752

Anlage:
Antrag Nr. 08-14 / A 04541

Beschluss des Bauausschusses vom 14.07.2015 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit dem in der Anlage beigefügten Antrag Nr. 08-14 / A 04541 der Herren Stadträte Josef Schmid und Otto Seidl wurde das Baureferat gebeten, zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob im Rahmen der vorgesehenen Instandsetzung und sicherheitstechnischen Nachrüstung des Trappentretunnels die baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen gegeben sind, den Mittleren Ring dreispurig aus dem Tunnel auf die Donnersbergerbrücke zu führen. Falls diese Möglichkeit technisch mit vertretbarem Aufwand besteht, soll diese Verbesserung des Verkehrsstroms im und aus dem Trappentretunnel in Richtung Norden parallel mit der anstehenden Nachrüstung umgesetzt werden.

Im Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2014 „Trappentretunnel Instandsetzung und sicherheitstechnische Nachrüstung (Teilprojekt 1)“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 14011) hat das Baureferat im Vortrag der Referentin (Ziffer 5) mitgeteilt, dass für die Prüfung, ob die Voraussetzungen für diese Maßnahmen gegeben sind, das Kreisverwaltungsreferat im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine verkehrstechnische Untersuchung an ein externes Büro vergeben wird. Außerdem wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt eingebunden.

In der vorgenannten Sitzung wurde von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL ein Änderungsantrag gestellt, wonach die verkehrlichen Auswirkungen – vor allem die Stau- und Abgassituation – der geplanten Maßnahmen auf die aktuell schon stark frequentierte Landshuter Allee ergänzend untersucht werden sollten. Hierzu hat das Baureferat bereits in der Sitzung informiert, dass das Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein externes Büro beauftragt hatte. Dabei sollten ausdrücklich auch die Auswirkungen auf die Landshuter Allee und das direkt nachgeordnete Straßennetz untersucht werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.05.2014 „Trappentretunnel, Instandsetzung und sicherheitstechnische Nachrüstung (Teilprojekt 2)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00314) blieb gemäß Punkt 3 im Antrag der Referentin der Stadtratsantrag aufgegriffen, weil die abschließenden Stellungnahmen der beteiligten Referate noch nicht vorlagen.

Mittlerweile wurde die verkehrstechnische Untersuchung erstellt und durch das Kreisverwaltungsreferat die Stellungnahmen des Referates für Gesundheit und Umwelt sowie des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eingeholt.

2. Verkehrstechnische Untersuchung

In der Untersuchung sollten die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der Garmischer Straße zwischen BAB A 96 und der Abfahrt zur Nymphenburger Straße für das Prognosejahr 2025 quantitativ ermittelt werden. Das beauftragte Ingenieurbüro kam zu folgendem Ergebnis.

„In der vorliegenden Untersuchung wurde mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrssimulation geprüft, wie sich der Umbau der Auffahrt vom Trappentretunnel auf die Donnersberger Brücke auf drei durchgehende Fahrstreifen auf den Verkehrsablauf entlang des Mittleren Rings B2R auswirkt. Durch die Maßnahme wird der die Leistungsfähigkeit bestimmende „Flaschenhals“ im Trappentretunnel vor die Ausfahrt auf die Nymphenburger Straße vor den Tunnel Landshuter Allee verschoben. Auf dem davor gelegenen Abschnitt Trappentretunnel-Donnersberger Brücke erhöht sich die Reisegeschwindigkeit und die Staulängen werden im Vergleich zum Bestand reduziert trotz des deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens. Obwohl die Reisegeschwindigkeit im Nordbereich für den Planfall unter dem Prognosenullfall liegt, ist die Reisegeschwindigkeit der Gesamtstrecke im Planfall 11,5 % höher als im Prognosenullfall. Die Maßnahme ermöglicht eine Erhöhung der Kapazität des Mittleren Rings um ca. 500 Kfz/h. In der Gesamtschau stellt die untersuchte Maßnahme eine kostengünstige Maßnahme mit einem sehr guten Nutzen-Kosten-Verhältnis zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Trappentretunnel dar.“

„Wenn die Maßnahme realisiert wird, ist eine neue Projektierung der [Lichtzeichenanlage] LZA 0027 Landsberger-/ Trappentreustraße notwendig, um Rückstaus in den Tunnel zu vermeiden, da sich dies fatal auf den Verkehrsablauf im Trappentreutunnel auswirken und die Maßnahme obsolet machen würde. Als flankierende Maßnahme könnte über eine Zuflussdosierung der Auffahrt von der Autobahn BAB A96 auf den Mittleren Ring mit Hilfe einer Lichtzeichenanlage nachgedacht werden.“

Nachdem die Verkehrstechnische Untersuchung einen Prognosehorizont von 10 Jahren – entspricht Prognosejahr 2025 – aufzeigt, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weitere Berechnungen in Bezug auf den Zeitpunkt direkt nach Inbetriebnahme der Straßentunnel am Mittleren Ring – Südwest (Luise-Kiesselbach-Tunnel, Heckenstallertunnel) Ende Juli 2015 durchgeführt und mit Schreiben vom 15.05.2015 dem Baureferat folgendes Ergebnis mitgeteilt:

„Die Ertüchtigung des Trappentreutunnels führt, gegenüber dem Verkehrszustand ‚ausgebauter Tunnel Mittlerer Ring Südwest ohne die Ertüchtigung des Trappentreutunnels‘ im Verflechtungsbereich B2 R Nord (Landshuter Allee nördlich Arnulfstraße) zu einer Erhöhung von ca. 150 Kfz/Tag (jeweils für das Bezugsjahr 2015).

Eine so geringfügige Zunahme im Verflechtungsbereich B2 R Nord (Landshuter Allee nördlich Arnulfstraße) liegt im Bereich der Abbildungsgenauigkeit des Gesamtverkehrsmodells (+/- 1.000 Kfz/Tag im Querschnitt). Die getroffenen Annahmen des beauftragten Ingenieurbüros über eine deutliche Verkehrszunahme im Verflechtungsbereich B2 R Nord im Prognosejahr 2025 gelten gemäß den Ergebnissen, die anhand des Gesamtverkehrsmodells der Landeshauptstadt München ermittelt wurden, nicht für den Zeitpunkt 2015 direkt nach Inbetriebnahme der Straßentunnel am Mittleren Ring – Südwest.“

3. Stellungnahmen zur verkehrstechnischen Untersuchung

3.1 Stellungnahme des Baureferats

Aus bautechnischer Sicht nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Der untersuchte Ausbau der Auffahrt vom Trappentreutunnel auf die Donnersbergerbrücke beinhaltet die Maßnahme der Ummarkierung der Verflechtungsspur Hansastraße / Trappentreutunnel zur Geradeausspur innerhalb des Tunnels und Weiterführung auf die Donnersbergerbrücke einschließlich damit verbundener kleinerer baulicher Anpassungen (z.B. Verkürzung des östlichen Fahrbahnteilers am nördlichen Tunnelportal).

Zur Instandsetzung und Nachrüstung des Trappentreutunnels mussten am Nordportal zwei Fahrbahnteiler rückgebaut werden, um die provisorischen Verkehrsführungen während der Bauzeit einrichten zu können. Im Juli 2015 sollen die Fahrbahnteiler im Zuge einer ohnehin notwendigen Sanierung der „Ring“-Fahrbahnen wieder hergestellt werden. Dabei kann der östliche Fahrbahnteiler an die neue Situation angepasst werden.

Außerdem ist die Straßenmarkierung im Rahmen der Fahrbahnsanierung zu erneuern. Die Markierung soll dann ebenfalls an die neue Situation angepasst werden. Die entsprechenden Maßnahmen werden über den laufenden Straßenunterhalt finanziert.

Nachdem die Fahrbahnbreite statt der auf dem Mittleren Ring üblichen 3,25 m dann nur noch 3 m beträgt, wird das Kreisverwaltungsreferat in diesem Bereich ein LKW-Überholverbot anordnen. Zudem werden im Zuge der sicherheitstechnischen Nachrüstung des Trappentretunnels ohnehin Wechselverkehrszeichen installiert, verbunden mit einer Kameraüberwachung der Verkehrssituation vor Ort. Die Verkehrsbeobachtung erfolgt über die Verkehrszentrale München. Diese kann je nach Verkehrsaufkommen Geschwindigkeiten zwischen 40 km/h, 50 km/h und 60 km/h schalten.

Die Ertüchtigung der in der verkehrstechnischen Untersuchung genannten Lichtzeichenanlage LZA 0027 ist bereits für die sicherheitstechnische Nachrüstung des Trappentretunnels notwendig und dort auch bereits enthalten.

Nach Abstimmung des Baureferates mit der Regierung von Oberbayern ist für die geplante Maßnahme kein baurechtliches Verfahren (hier Planfeststellungsverfahren) erforderlich.

Die vorgenannten baulichen Maßnahmen könnten somit zusammen mit der Instandsetzung und sicherheitstechnischen Nachrüstung des Trappentretunnels bzw. im Rahmen der geplanten Sanierung der „Ring“-Fahrbahnen erfolgen.

3.2 Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat hinsichtlich der Umweltauswirkungen dieser Maßnahme zwei Stellungnahmen abgegeben.

Die erste Stellungnahme von 15.04.2014 nimmt Bezug auf die verkehrstechnische Untersuchung mit einer Prognose für das Jahr 2025.

„Grundlegendes Ziel der Bemühungen der Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung ist der Schutz von betroffenen Anwohnern vor unzulässigen Belastungen bzw. die Verbesserung der vorhandenen Lärm- und Luftbelastungssituation. Wie die aktuellen Entwicklungen der Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen den Freistaat Bayern bezüglich Maßnahmen zum Luftreinhalteplan zeigen, wird dieser Schutz betroffener Anwohner auch gerichtlich sehr hoch bewertet. So wird in dem inzwischen rechtskräftigen Urteil der Freistaat Bayern und damit auch die am Verfahren beteiligte Landeshauptstadt München verpflichtet, den Luftreinhalteplan München so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte im Stadtgebiet von München enthält.

Eine der höchst belasteten Straßen in München ist die Landshuter Allee.

In der Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung wird auf vielfältigen Wegen bis hin zur Machbarkeitsuntersuchung von Tunneln versucht, die Belastungen an der Landshuter Allee zu mindern. Wie u.a. die Untersuchungen zum Luftreinhalteplan München zeigen, können durch eine störungsfreie und stetige Fahrweise die Emissionen der Luftschadstoffe verringert werden. Daher ist in der 5. Fortschreibung u.a. die Maßnahme Tempo 50 mit Überwachung vorgesehen.

Bei erhöhten Verkehrsstörungen beziehungsweise Stauanteilen verschlechtern sich die Emissionsbedingungen jedoch massiv.

Die oben angeführte verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass der Ausbau der Ausfahrt des Trappentretunnels auf die Donnersbergerbrücke zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit, aber auch zu einer teilweisen Verschiebung des heutigen Engpasses ‚Auffahrt zur Donnersbergerbrücke‘ in Fahrtrichtung Norden zur Einfahrt in den ‚Landshuter Allee Tunnel‘ führen würde.“

Gemäß verkehrstechnischer Untersuchung „verschlechtert sich die Verkehrsqualität im Bereich Arnulfstraße bis Nymphenburger Straße von Qualitätsstufe D (der Auslastungsgrad ist hoch, der Verkehrszustand ist noch stabil) im Bestand bis zur Qualitätsstufe F im Planfall 2025. Qualitätsstufe F bedeutet laut verkehrstechnischer Untersuchung ‚Der Verkehr bricht zusammen, es kommt zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr.‘

Dies bedeutet, dass der Engpass der Verkehrsqualität und damit erhöhte Lärm- und Luftschadstoffemissionen von einem nicht bebauten in einen mit dichter Randbebauung und damit hohen Betroffenenichte versehenen Straßenabschnitt verschoben würde.

Allgemein lässt sich hinsichtlich Lärm die Aussage treffen, dass eine Verschlechterung der Verkehrsqualität (von stetigem Verkehr hin zu Stop-and-go) eine Erhöhung der Mittelungspegel von 1 bis 2 dB(A) nach sich zieht. Außerdem treten beim Stop-and-go-Verkehr, verursacht durch die Beschleunigungsvorgänge, deutlich höhere Spitzenpegel auf als beim stetigen Verkehr. Eine konkrete Quantifizierung der Wirkungen auf Lärm und Luft ist im Rahmen dieser Stellungnahme jedoch nicht möglich, dazu wäre ein eigenes Gutachten erforderlich, in dem die Auswirkungen der Maßnahme auf den Verkehrsfluss in diesem Bereich besonders berücksichtigt werden.

Aus den Gründen der Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung ist daher unter Beachtung der Ergebnisse dieser verkehrstechnischen Untersuchung die hier diskutierte Maßnahme negativ zu bewerten beziehungsweise abzulehnen, da sie jeglichen Bemühungen zur Reduzierung der Belastungen der Anwohner und letztendlich auch dem rechtskräftigen Urteil des VG München vom 09.10.2012 widerspricht.“

Mit Schreiben vom 28.05.2015 hat das Referat für Gesundheit und Umwelt eine zweite Stellungnahme abgeben. Diese nimmt Bezug auf die weiteren Berechnungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und entsprechend auf den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Straßentunnel am Mittleren Ring – Südwest Ende Juli 2015.

„Mit Stellungnahme vom 15.04.2014 hatte das Referat für Gesundheit und Umwelt aufgrund der Ergebnisse einer verkehrstechnischen Untersuchung Bedenken gegen den geplanten Umbau der Ausfahrt des Trappentretunnels auf die Donnersberger Brücke geäußert. In diesem Gutachten wurde für den Prognosefall 2025 eine Verschlechterung der Verkehrsqualität in der Landshuter Allee im Bereich Arnulfstraße bis Nymphenburger Straße prognostiziert. Mit dieser Verschlechterung der Verkehrsqualität ist eine weitere Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung an dieser ohnehin schon sehr hoch belasteten Straße, an der zwingend Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte erforderlich sind, zu befürchten.

Am 20.04.2015 wurde diese Thematik in einer Besprechung im Baureferat weiter erörtert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich daraufhin mit Stellungnahme vom 15.05.2015 zu diesem Sachverhalt geäußert. Besonderer Augenmerk wurde dabei, anders als im o.a. Gutachten, auf die Situation in 2015 gelegt.

In seiner Stellungnahme kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zum Schluss, dass aus seiner Sicht für den Zeitpunkt 2015 davon auszugehen ist, „dass die Auswirkungen der Ertüchtigung des Trappentretunnels keine Verschlechterung der Verkehrssituation im Verflechtungsbereich B2R Nord und damit auch keine Verschlechterung der Luftbelastungssituation bedeutet.“
[...]

Im Hinblick auf diese eindeutige Aussage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung stellt das Referat für Gesundheit und Umwelt seine in der Stellungnahme vom 15.04.2014 geäußerten Bedenken zurück.

Aus Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt ist es erforderlich, die verkehrlichen Auswirkungen der Ertüchtigungsmaßnahme Trappentretunnel zu untersuchen und bei einer relevanten Verkehrsmehrung bzw. Verschlechterung der Verkehrsqualität in der Landshuter Allee entsprechende verkehrsplanerische, -steuernde, -lenkende und reduzierende Modifikationen zu erarbeiten und ggf. umzusetzen. [...]

Das Referat für Gesundheit und Umwelt verweist in diesem Zusammenhang nochmals auf die bekannte Problematik der Immissionsbelastung an der Landshuter Allee hin. Hier wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid um mehr als das doppelte überschritten und es sind zwingend Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung erforderlich.“

3.3 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

„Die Maßnahme wird unter der Maßgabe mitgetragen, dass sie zunächst befristet vorgesehen wird und ihre Auswirkungen evaluiert werden. Im Falle sich einstellender unzumutbarer Auswirkungen bezüglich verstärkter Stauerscheinungen in der Landshuter Allee, vor allem im Bereich der Arnulfstraße und Nymphenburger Straße ist die Maßnahme ggf. zurückzunehmen sofern andere verkehrsbeeinflussende, -steuernde und ggf. zuflussdosierende Maßnahmen nicht greifen.“

Darüber hinaus wird, mit einer nach der Sommerpause geplanten Beschlussvorlage zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring, die referatsübergreifende Projektgruppe sich beauftragen lassen, vertiefende Untersuchungen zur Tunnelkonzeption der Landshuter Allee durchzuführen. In dieser baulichen Maßnahme wird das größte Potential zur Verminderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung gesehen.

Mit den weiteren Berechnungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für den Zeitpunkt direkt nach der Inbetriebnahme der Tunnel am Mittleren Ring – Südwest Ende Juli 2015 teilte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mit.

„Die Auswirkungen der Ertüchtigung des Trappentretunnels lässt, direkt nach der Inbetriebnahme des Mittleren Ring Südwest, keine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssituation im Verflechtungsbereich B2 R Nord und damit auch keine wesentliche Verschlechterung der Luft- und Lärmbelastungssituation bedeutet. Um die jetzige Prognose (direkt nach Öffnung des Tunnels Mittlerer Ring Südwest) schnellstmöglich prüfen zu können, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vsl. erste Verkehrserhebungen im Spätherbst 2015 durchführen. Eine umfangreiche Erhebung kann jedoch voraussichtlich erst im ersten Halbjahr 2016 durchgeführt werden, wenn sich die Verkehrssituation stabilisiert hat.“

Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen werden für die weiteren Untersuchungen zur Tunnelkonzeption der Landshuter Allee berücksichtigt. Eine grundlegende Überarbeitung der Tunnelvariante aus der Machbarkeitsuntersuchung zur Landshuter Allee im Sinne einer maßgebenden Leistungssteigerung wird hier nicht als erforderlich angesehen.

3.4 Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats

Mit Schreiben vom 02.06.2014 wurden dem Baureferat die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung sowie die Stellungnahmen der o.g. Referate vorgelegt. Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

„Nach Fertigstellung des Tunnels im Bereich des Luise-Kiesselbach-Platzes fließt der Verkehr nicht mehr dosiert durch Lichtzeichenanlagen, sondern ‚ungebremst‘ in Richtung des im Bestand vorhandenen Engpasses am nördlichen Ende des Trappentretunnels. Damit ist für die Hauptverkehrszeiten mit signifikanten Rückstauungen bis in den neuen Tunnel zu rechnen. Eine 3-spurige Ausfahrt wäre eine kostengünstige Maßnahme zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnitts. [...] Das Kreisverwaltungsreferat befürwortet, wie auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, eine probeweise 3-spurige Führung des Mittleren Ringes im Bereich des Trappentretunnels bis zur Donnersbergerbrücke, auch unter dem Aspekt der Stauverlagerung vor den Landshuter Allee-Tunnel. Bei einer erforderlichen Rücknahme der 3-spurigen Ausfahrt sind, wie ebenfalls vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits skizziert, auch aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats entsprechende Zufluss hemmende Maßnahmen im Bereich der Autobahnen zu prüfen.“

4. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04541 der Herren Stadträte Josef Schmid und Otto Seidl vom 02.08.2013 wurde vom Baureferat geprüft. Die notwendigen bautechnischen Maßnahmen können aus Sicht des Baureferats mit vertretbarem Aufwand realisiert werden.

Mit der Schaffung einer dreispurigen Verkehrsführung aus dem nördlichen Tunnelportal auf die Donnersbergerbrücke kann laut der verkehrstechnischen Untersuchung erreicht werden, dass die heutigen und mit Inbetriebnahme der Tunnel am Mittleren Ring – Südwest (Luise-Kiesselbach-Tunnel und Heckenstallertunnel) erwarteten verstärkten Stauerscheinungen zwischen der Autobahn BAB A 96 und dem Trappentretunnel abgebaut werden.

Direkt nach der Inbetriebnahme der Straßentunnel am Mittleren Ring – Südwest wird es zunächst voraussichtlich nur zu einer geringen Verkehrszunahme von ca. 150 Kfz/Tag im Verflechtungsbereich B2 R Nord (Landshuter Allee nördlich Arnulfstraße) kommen.

Für das Jahr 2025 werden allerdings nach den vorliegenden Untersuchungen verstärkte Stauerscheinungen in der Landshuter Allee - vor der Ausfahrt zur Nymphenburger Straße - erwartet.

Aufgrund der Ausführungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Kreisverwaltungsreferats wird vorgeschlagen, die Auffahrt vom Trappentreutunnel zur Donnersbergerbrücke dreispurig auszubilden und die verkehrlichen Auswirkungen hinsichtlich der Landshuter Allee über einen Testzeitraum zu beobachten bzw. zu evaluieren.

Im Falle unzumutbarer Auswirkungen für den Bereich der Landshuter Allee könnten die drei Fahrspuren mittels Ummarkierung wieder auf zwei zurückgeführt werden. Vor einer erforderlichen Rücknahme der dreispurigen Ausfahrt wären dann verkehrsbeeinflussende und -steuernde Maßnahmen für den gesamten Westabschnitt des Mittleren Rings bzw. entsprechende zuflusshemmende Maßnahmen am Ende der Autobahn BAB A 96 zu prüfen.

Um die Prognosen nach der Inbetriebnahme der Straßentunnel am Mittleren Ring – Südwest schnellstmöglich prüfen zu können, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung voraussichtlich bereits im Herbst 2015 erste Verkehrserhebungen durchführen. Eine umfangreiche Erhebung kann jedoch voraussichtlich erst ab dem ersten Halbjahr 2016 (entsprechend dem Baufortschritt der Oberflächengestaltung) durchgeführt werden, wenn sich die Verkehrssituation stabilisiert hat.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Kreisverwaltungsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling - Westpark, 8 Schwanthalerhöhe, 9 Neuhausen - Nymphenburg und 25 Laim haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Der Bezirksausschuss 7 Sendling - Westpark hat sich in seiner Sitzung am 13.08.2013 ebenfalls mit dem Thema befasst und sich mehrheitlich für eine dreispurige Ausfahrt des Mittleren Ringes aus dem Trappentreutunnel in Richtung Norden ausgesprochen.

Eine frühere Vorlage war nicht möglich, da die für die Beschlussvorlage erforderlichen umfangreichen Untersuchungen der Verkehrsprognosen für die Tunnelöffnung 2015 nicht früher abgeschlossen werden konnten. Die Befassung des Bauausschusses in der heutigen Sitzung ist notwendig, um verlorenen Aufwand für provisorische Tunnelmarkierungen zur Eröffnung zu vermeiden. Eine positive Beschlussfassung vorausgesetzt, können die beschriebenen Maßnahmen noch vor der Verkehrsfreigabe für die Tunnel am Mittleren Ring - Südwest Ende Juli 2015 umgesetzt werden.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Reissl, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Das Baureferat wird beauftragt, den Mittleren Ring probeweise dreispurig aus dem Tunnel auf die Donnersbergerbrücke weiterzuführen und die Arbeiten im Rahmen der Instandsetzung und sicherheitstechnischen Nachrüstung des Trappentreutunnels sowie im Rahmen der Fahrbahnsanierung des Mittleren Ringes durchzuführen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die verkehrstechnischen Auswirkungen der dreispurigen Verkehrsführung im Trappentreutunnel in Richtung Norden auf die Donnersbergerbrücke und an der Landshuter Allee zu beobachten und zu evaluieren.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, bereits im Herbst 2015 eine erste Verkehrserhebung im Bereich nördlich des Trappentreutunnels, auf der Donnersbergerbrücke und in der Landshuter Allee durchzuführen. Nach Stabilisierung der Verkehrssituation – voraussichtlich ab erstem Halbjahr 2016 – soll dann eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt werden.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04541 von Herrn Stadtrat Josef Schmid und Herrn Stadtrat Otto Seidl vom 02.08.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Die Referentin

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei – Abt. II/21
zur Kenntnis

V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Direktorium - HA II / V
An den Bezirksausschuss 7
An den Bezirksausschuss 8
An den Bezirksausschuss 9
An den Bezirksausschuss 25
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Baureferat - T, TZ, T1, T2, T3, TZ/K
An das Baureferat - J0, JZ, J12
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J12
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Baureferat - RG 4
I.A.