

BÜRGERINITIATIVE PRO LANDSHUTER ALLEE TUNNEL

1. Sprecher: Michael Lotterschmid • Gabrielenstr. 14 • 80636 München • Telefon (089) 123 63 67

11. Oktober 2018

Bericht zu 09.10.2018: Informationsveranstaltung des Baureferates zum aktuellen Planungsstand des Landshuter Allee Tunnels

Durch den leitenden Baudirektor, Frank Frischeisen, wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Entwicklung aus der ursprünglichen Machbarkeitsstudie (aus 2011), zu den Verkehrsprognosen, zum aktuellen Stadium der Vorplanung und zum weiteren Vorgehen informiert.

Zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und ihrer Entwicklung gab es erwartungsgemäß für uns keine weiteren Neuerungen, wir dürfen hier auf unsere Information aus 07/2018 verweisen (*siehe BI-Homepage unter Aktuelles 07/2018*). Drastisch zeigte sich die jetzt aufbereitete Entwicklung der Verkehrsprognose bis 2030. Ohne Tunnelbau würde die ohnehin bereits exorbitante Belastung an der Landshuter Allee um 25% sowie an einzelnen Zufahrtsstraßen um bis zu 33% zunehmen.

Die vorgestellte aktuelle Planungssituation ist identisch den bereits von uns in 07/2018 vorgestellten Planungen. Im Ergebnis kann mit diesem vorgesehenen Tunnel die heutige verkehrsbedingte Belastung durch Schadstoffe zuverlässig auf die Werte der üblichen städtischen Hintergrundbelastung im Tunnelbereich reduziert werden; selbst die Bereiche der Ein- und Ausfahrten werden dann unter den Grenzwertbelastungen liegen. Deutlich messbar wird mit einem Tunnel die Lärmreduzierung um ca. 10 – 15 dB(A) ausfallen.

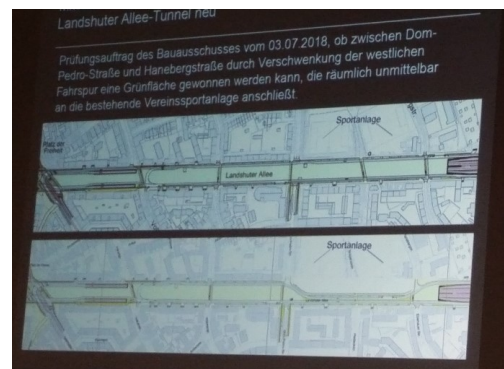
Dabei wurde von Seiten des Baureferates betont, dass die Resultate eines Tunnelbaus aufgrund des Straßenverlaufes und der Umgebungssituation nicht für alle Bereiche der Landshuter Allee im gleichen Maße spürbar sein werden. So wird es im Bereich des nördlichen Anschlusses (zur Dachauerstraße) nur geringfügige Änderungen der aktuellen Situation geben, was, nach derzeitiger Planung, durch flankierende Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand im Bereich der Borstei) auszugleichen sein wird (*siehe dazu auch unser Bericht 07/2018 w.o.*). Für die beiden großen Kreuzungen Nymphenburgerstraße und Leonrodstraße wird sich durch den Tunnel eine deutliche Verringerung des Oberflächenverkehrs ergeben, gleichwohl werden diese Bereiche im Hinblick auf ihre Nutzungssituation immer belebte Straßen bleiben.

Eine deutlich überdurchschnittliche Verbesserung wird sich dagegen im Bereich zwischen Hanebergstraße und Volkartstraße erreichen.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung wird dort mit dem geplanten Tunnel auf unter 5000 Fahrzeuge/Tag sinken; zudem lässt die Umgebungssituation Spielraum für eine großzügige Oberflächenplanung.

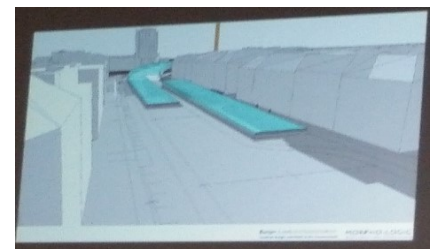
Diese positive Entwicklung der Oberflächensituation ergibt die Möglichkeit, in diesem Bereich auch über eine mögliche Nutzungserweiterung der dort bereits vorhandenen Sportflächen nachzudenken und dazu den Fahrbahnverlauf zu verschwenken.

Eine ergänzende Untersuchung hierzu wird durchgeführt.



Für den südlichen Abschnitt lässt dagegen der sich verengende Straßenverlauf und der bestehende Anschluss zur Donnersberger Brücke sowie die Kreuzung Arnulfstraße nur eine sehr begrenzte bauliche Veränderung zu. Es werden daher jetzt zwei bauliche Optimierungsmöglichkeiten untersucht:

1) eine Einhausung wenn die Brücke bestehen bleiben muss



2) diese Verlängerung des Tunnels unter die Arnulfstraße.

Insbesondere die letzte Variante mit einer Unterführung der Arnulfstraße wäre für diesen Straßenbereich optimal und ein maximaler Gewinn für die Anwohner; diese Variante wird daher von der BI präferiert. Zumal die Donnersberger Brücke ohnehin zur Sanierung ansteht.



Im Fazit ist festzuhalten, dass es voran geht. Auch wenn zu der eigentlich bekannten Situation im südlichen Straßenverlauf jetzt nochmals eine ergänzende Untersuchung zu Planungsverzögerungen führt, bleibt im Ergebnissen, dass mit der Arbeit des Baureferates in den letzten beiden Jahren ein größerer Fortschritt in Richtung Projektrealisierungen erzielt wurde, als in all den Jahren davor. Unverändert wichtig ist es aber, den aktuell vorhandenen politischen Willen zur Umsetzung auch aufrecht zu erhalten. Wir sind uns mit den örtlichen Vertretern der führenden Parteien darin einig, dass es zum Landshuter Allee Tunnel aus verkehrspolitischen Gründen, wie aus städtebaulicher Notwendigkeit **keine Alternative gibt**, einzig die GRÜNEN/Bündnis 90 lehnen nach wie vor das Vorhaben Tunnel Landshuter Allee ab - haben aber dem Tunnel Englischer Garten zugestimmt!

An dieser Stelle möchten wir nochmals auf unsere **Sommer - Interviewreihe 2018 verweisen, in der die Landtagskandidatinnen/Landtagskandidaten von CSU, SPD, FDP und Freien Wählern ihre Position zum Landshuter Allee Tunnel verdeutlicht haben** (siehe BI Homepage „Alleegespräche“ 2018).

Die Kandidatin der GRÜNEN, Katharina Schulze, hat leider, trotz mehrfacher Terminvorschläge unsererseits, keinen Termin für ein Interview gefunden und abgelehnt.

Bedauerlicherweise haben die meisten Vertreter der politischen Gremien durch Abwesenheit gegläntzt. Nur Ruth Waldmann, MdL (SPD) und Tina Pickert (CSU-Landtagskandidatin) fanden neben einigen BA-Mitgliedern aus Neuhausen-Nymphenburg und Moosach die Zeit für diese Bürgerveranstaltung.

Ihr Team

BI „Pro Landshuter Allee Tunnel“

Hinweis:

Alle Verweise zu bereits vorhandenen Informationen und Berichten sind auf der BI-Homepage unter www.pro-tunnel.de unter der jeweils angegebenen Rubrik zu finden.

Die hier gezeigten Grafiken entstammen dem Vortrag der Veranstaltung.

Weitere Infos zur BI und Kontakt unter www.pro-tunnel.de