



Vorschläge zum Ausbau des Mittleren Rings **Aktualisierte und ergänzte Fassung**

Zusammenfassung

Auftraggeber:

Prof. Dr. Michael Piazzolo MdL
Freie Wähler

München, 13. Februar 2015

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Hochbelastete störanfällige Streckenabschnitte (Grafik der Stadt München)
- Abb. 2: Troglösung mit Tieflage -4,0 m
- Abb. 3: Troglösung mit Tieflage -5,5 m
- Abb. 4: Querschnitt Kreuzung Innsbrucker Ring / Bad Schachener Straße heute, Schnitt in Nord-Süd-Richtung
- Abb. 5: Querschnitt Kreuzung Innsbrucker Ring / Bad Schachener Straße mit Tunnel des Mittleren Rings, Schnitt in Nord-Süd-Richtung
- Abb. 6: Doppelstöckiger Tunnel unter der Chiemgaustraße nicht LKW-geeignet
- Abb. 7: Doppelstöckiger Tunnel Chiemgaustraße bis Untergiesing LKW-geeignet
- Abb. 8: Heutige Anordnung der Fahrspuren des Mittleren Rings in der Tegernseer Landstraße
- Abb. 9: Prinzipielle Anordnung der Fahrspuren im Tunnel Tegernseer Landstraße
- Abb. 10: Querschnitt Tunnel Tegernseer Landstraße
- Abb. 11: Querschnitt Tunnel Englischer Garten als Landschaftsbrücke ("Schlittenberg-Variante")

Hinweis zu Lageplänen

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat über die im vorliegenden Bericht enthaltene Übersichts- bzw. Querschnittspläne hinaus detaillierte Lagepläne angefertigt, und zwar zu allen Abschnitten des Mittleren Rings, für die Vorschläge zum weiteren Ausbau erarbeitet wurden, mit Ausnahme des Tunnels Englischer Garten. Diese Lagepläne (überwiegend Maßstab 1:1.000), die alle auf der Grundlage von maßstabsgerechten Luftbildern erstellt wurden, sind nicht Bestandteil dieses Berichts, aber sie können bei den Autoren gegen eine schriftliche Vereinbarung der treuhänderischen Verwendung zur Einsichtnahme angefordert werden.

Verfügbare Lagepläne im Maßstab 1:1.000 auf Luftbildern:

Innsbrucker Ring

- Südost1-Innsbr.pdf: Schlüsselbergstraße, Bad Schachener Straße
- Südost2-Ramersd-kurz.pdf: Hechtseestraße bis A8, Rosenheimer Straße, Ramersdorf Ortskern, kurzer Tunnel
- Südost2-Ramersd-lang.pdf** : langer Tunnel

Chiemgaustraße, Stadelheimer/Ständlerstraße

- Südost3-Chiemgau-Ost.pdf: Chiemgaustraße Ost von Langenbürgener Straße bis Balanstraße
- Südost4-Chiemgau-West.pdf: Chiemgaustraße West Balanstraße bis kurz vor Tegernseer Landstraße
- McGraw-Stadelheimer.pdf: Kreuzung Mc-Graw-Graben mit Stadelheimer Straße
- AS-Perlach-Ampel.pdf: Umbau AS Perlach mit Ampel
- AS-Perlach-Komplett.pdf** : Komplettierung AS Perlach kreuzungsfrei

Tegernseer Landstraße und Candidstraße

- Südost5-Tegernseer-Oberfl.pdf* : Tegernseer Landstraße Oberfläche
- Südost5-Tegernseer-Tunnel.pdf* : Tegernseer Landstraße Tunnelebene
- Südost6-Candidstraße.pdf** : Candidstraße (Untergiesing)
- Südost6-Candid-längs.pdf: Candidstraße Lage- und Höhenplan Bereich Hans-Mielich-Straße bis Hochufer basierend auf den Originalplänen der Candidbrücke

Landshuter Allee

Nordwest1-Landsh-Süd-c.pdf** : Landshuter Allee Süd Arnulfstraße - Nymphenburger Straße ohne Änderung Kreuzung Arnulfstraße

Nordwest1-Landsh-Süd-d.pdf** : Landshuter Allee Süd Arnulfstraße - Nymphenburger Straße mit Änderung Kreuzung Arnulfstraße

Nordwest1-Landsh-Süd-e.pdf** : Landshuter Allee Süd wie d), mit Rampe Anbindung Leonrodstraße von Süden

Nordwest1-Landsh-Süd-f.pdf** : Landshuter Allee Süd wie e), mit Rampe Anbindung Nymphenburgstraße nach Süden

Nordwest2-Landsh-Nord-Trog.pdf: Landshuter Allee Nord Trogvariante

Nordwest2-Landsh-Nord-Tunnel.pdf** : Landshuter Allee Nord Tunnelvariante

- * Lagepläne, die gegenüber den Studien von 2010 und 2011 deutlich überarbeitet wurden
- ** Lagepläne, die in den Studien von 2010 und 2011 noch gar nicht enthalten waren

Für die Schlittenberg-Variante Englischer Garten existiert bislang nur eine Schnittzeichnung in den Abbildungen.



Vorbemerkungen

Der Mittlere Ring in München verläuft auf einem Großteil der Strecke bereits kreuzungsfrei in Tunnels, auf Brücken oder in Troglage; am Luise-Kiesselbach-Platz wird derzeit ein weiterer Tunnel mit einem Trogabschnitt gebaut. In den Jahren 2010 und 2011 hat die VIEREGG-RÖSSLER GmbH für Prof. Michael Piazzolo MdL schon zwei Studien angefertigt, die sich mit den Abschnitten Innsbrucker Ring, Chiemgaustraße, Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee beschäftigten. Inzwischen liegen erste Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vor, die die Stadt München bei Planungsbüros in Auftrag gegeben hatte und bei der weitere bauliche Lösungen für die zwei letztgenannten Abschnitte betrachtet wurden. Zusätzlich zur Tegernseer Landstraße wurde in der Machbarkeitsstudie auch noch für den Abschnitt Candidstraße eine bauliche Lösung betrachtet.

In der vorliegenden Studie wurden die Vorschläge von 2010 und 2011 aktualisiert und um neue Vorschläge ergänzt:

- Der Bereich Landshuter Allee umfaßte bislang lediglich eine Troglösung für die nördliche Landshuter Allee, dies wurde nun um mehrere unterschiedliche bauliche Vorschläge sowohl für die nördliche als auch für die südliche Landshuter Allee erweitert, während in der Machbarkeitsstudie der Stadt nur eine einzige Tunnellösung betrachtet wurde.
- Für den Englischen Garten wurde für die vorliegende Studie ein neuer kostengünstiger Vorschlag skizziert, ohne dass er allerdings in Form von Lageplänen ausgearbeitet wurde.
- Für Ramersdorf wurde der bestehende Vorschlag aus dem Jahr 2010 etwas überarbeitet und durch eine zweite Variante mit etwas höheren Tunnelanteilen im Bereich des Ramersdorfer Ortskerns ergänzt.
- Für die Chiemgaustraße wurde der Vorschlag von 2010 weitgehend unverändert übernommen.
- Im Bereich Tegernseer Landstraße wurde inzwischen am Vorschlag von 2011 eine fachliche Kritik bzgl. der Anordnung der Fahrspuren geäußert, diese Kritik wurde durch eine Überarbeitung der Pläne berücksichtigt.
- Für die Candidstraße in Untergiesing wurde ein völlig neuer Vorschlag erarbeitet.

Von den insgesamt 6 oben genannten Abschnitten, für die ein Ausbau sinnvoll ist, haben zwei eine unmittelbare verkehrliche Bedeutung (Ramersdorf und Tegernseer Landstraße), weil hier Ampeln und überkreuzte Spurwechsel die Leistungsfähigkeit stark einschränken. Die restlichen 4 Abschnitte sind überwiegend städtebauliche Projekte zum Schutz der Anwohner, wobei hier auch die Chiemgaustraße darunter zählt. Die Chiemgaustraße enthält zwar auch Ampeln, doch ist hier die absolute Verkehrsmenge deutlich geringer, so dass die verkehrliche Notwendigkeit des Ausbaus wie auch in der Landshuter Allee, in Untergiesing und beim Englischen Garten nicht an erster Stelle steht.



Landshuter Allee

Die Machbarkeitsstudie der Stadt München hat für die Landshuter Allee noch keine befriedigende Lösung ergeben, denn die vorgeschlagene Lösung ist mit gut 500 Mio EUR bei nur rund 1000 m zusätzlichen Tunnelstrecken drei- bis viermal so teuer wie vergleichbare Tunnelprojekte, was in erster Linie auf den unterstellten Abriß des bestehenden Tunnels zurückzuführen ist. Es wurde nur eine einzige Tunnelvariante näher untersucht. Für die südlichen 250 m der Landshuter Allee nördlich der Arnulfstraße liegt noch gar kein Vorschlag für eine Tunnelführung vor.

Unter der Maßgabe, dass der bestehende Tunnel weiterhin Bestand haben soll, wurden im Rahmen der vorliegenden Studie zwei Varianten für die nördliche und vier Varianten für die südliche Landshuter Allee ausgearbeitet, die jeweils direkt an den bestehenden Tunnel anknüpfen. Im Norden gibt es eine kostengünstige reine Troglösung sowie eine Lösung mit einem Tunnel im Bereich der beidseitigen Bebauung von der Leonrodstraße bis incl. Dom-Pedro-Straße und dann mit einem Trog, der asymmetrisch der Bebauung abgewandt auf der Seite der Sportplätze verläuft. Aufgrund der Grundwassersituation ist ein nur ca. 5,5 m tief verlaufender Trog deutlich kostengünstiger (vgl. Abb. 3) als ein Tunnel, dessen Fahrbahn in 8 m Tiefe verläuft und der mehrere Meter ins Grundwasser reicht. Gegenüber der Tunnellösung aus der Machbarkeitsstudie wird im Norden die Kreuzung mit der Haneberg/Ebenauer Straße noch unterfahren und so die Zerschneidungswirkung reduziert.

Die vier Varianten in der südlichen Landshuter Allee umfassen eine Lösung mit einem relativ kurzen Tunnel, der wie bei der Machbarkeitsstudie der Stadt München zwischen Hirschberg- und Wilderlich-Lang-Straße endet und die Kreuzung Arnulfstraße mit der darüberliegenden Brücke unverändert läßt. Drei Varianten sehen einen längeren Tunnel vor, der bis zur Aufweitung der Landshuter Allee 100 m nördlich der Kreuzung mit der Arnulfstraße verläuft und bei dem die Kreuzung Arnulfstraße umgebaut wird, wobei die grundlegende Anordnung mit einer Brücke über die Arnulfstraße weiterhin bestehen bleibt. Diese drei Lösungen unterscheiden sich in der Anordnung und Anzahl der Rampen sowie in der Menge des verbleibenden Oberflächenverkehrs. Alle vier Varianten ermöglichen in beiden Richtungen die Anbindung der Kreuzung Arnulfstraße nach Norden in den Tunnel hinein, was heute nicht möglich ist. Die Anbindung der Kreuzung Nymphenburger Straße und Leonrodstraße nach Süden mit Rampenbauwerken ist jedoch nur in bestimmten Varianten vorgesehen, so dass der verbleibende Oberflächenverkehr je nach Variante zwischen 10.000 und 40.000 Kfz/Tag liegt. Die Anzahl der Fahrspuren im Tunnel schwankt je nach Variante zwischen 5 und 7.



Englischer Garten

Der Tunnel Englischer Garten spielt gegenüber den anderen Projekten eine Sonderrolle: Er dient nicht dem Anwohnerschutz, sondern stellt eine städtebauliche Maßnahme zur "Wiedervereinigung des Englischen Gartens" dar. Die strengen Regeln bei der Verwendung von Öffentlichen Geldern im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung, die ab 25 Mio EUR verbindlich vorgeschrieben ist, läßt eine von der Öffentlichen Hand finanzierte Tunnelführung mit Kosten von 70 bis 80 Mio EUR nicht zu. Hinzu kommen noch geologische Probleme bei der Führung quer zum Grundwasser, die den Bau von Dükern und eine wasserdichte Baugrube erforderlich machen. Für die Umleitung des Verkehrs und die Baueinrichtungsflächen müssen ca. 2,5 ha Englischer Garten gerodet werden, so dass der Eingriff während des Baus erheblich ist.

Es ist eine bauliche Lösung denkbar, die den Englischen Garten "wiedervereinigt", ohne aber einen Tunnel im Grundwasser mit seinen hohen Kosten und langen Bauzeiten realisieren zu müssen. Eine solche Lösung wird im Fachjargon als "Landschaftsbrücke" bezeichnet und stellt eine Überbauung der bestehenden Straße dar, im Volksmund wäre die Bezeichnung "Schlittenberg-Tunnel" angebracht, siehe Abb. 11. Eine solche Lösung ist auch dann möglich, wenn auf einer Seite der Platz für die Böschung ("Schlittenberg-Abfahrt") nicht vorhanden ist: Hier kann der Schlittenberg durch eine begrünte Wand oder sogar durch einen Klettergarten ersetzt werden. Der Schwabinger Bach würde eingehaust in seinem alten Flußbett unter dem Schlittenberg und den Fahrspuren hindurch fließen.

Es ergeben sich gleich eine Reihe von Vorteilen gegenüber der bisherigen Tunnelvariante im Grundwasser: Die Kosten liegen nur bei rund einem Drittel und können weitgehend von privaten Trägern gedeckt werden, so dass keine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich ist. Da für den Bau ohnehin ein großer Bereich des Englischen Gartens gerodet werden muß, stellt die Lösung keinen größeren Eingriff dar, selbst wenn die Böschungen flach verlaufen. Nicht nur die Baukosten, sondern auch die Bauzeiten wären deutlich geringer.



Innsbrucker Ring

Mit Inbetriebnahme des Richard-Strauss-Tunnels hat der Verkehr auf dem Innsbrucker Ring deutlich zugenommen. Bezieht man auch noch Parallelstraßen mit ein, die aufgrund der Linksabbiegeverbote ebenfalls Verkehr des Mittleren Rings aufnehmen müssen, kommt man trotz der fünf Ampelkreuzungen mit ca. 100.000 Kfz pro Tag in eine ähnliche Größenordnung wie beispielsweise bei der kreuzungsfreien Landshuter Allee (125.000 Kfz pro Tag). Betrachtet man eine Karte der Stadt bzgl. der künftigen Staubereiche auf dem Mittleren Ring (Abb. 1), so besteht aus verkehrlicher Sicht für den Innsbrucker Ring die höchste Dringlichkeit: Rund die Hälfte aller prognostizierten Staubereiche des gesamten Mittleren Rings im Jahr 2025 fallen in den Abschnitt Innsbrucker Ring.

Die Belastung der Anwohner ist beim Innsbrucker Ring in Teilabschnitten geringer als bei anderen Tunnelprojekten, da an einigen Stellen schon eine Lärmschutzbebauung realisiert wurde. Ein durchgehender Tunnel ist deshalb hier nicht unbedingt erforderlich. Allerdings ist die städtebauliche Situation nirgendwo am Mittleren Ring so desolat wie im Bereich des Ortskerns von Ramersdorf: Dieser historische Ortskern ist hier durch drei breite Straßen eingekesselt, es gibt aufgrund der momentanen verkehrlichen Situation auch keine Perspektive für eine städtebauliche Entwicklung.

Für den Abschnitt von der Schlüsselbergstraße bis zur Hechtsee-/Aribonenstraße wird eine Kombination aus überwiegend Trogabschnitten mit kurzen ebenerdigen Abschnitten vorgeschlagen, wobei die Kreuzungen mit der Schlüsselbergstraße sowie mit der Bad Schachener Straße in kurzen Tunnels unterfahren werden. In Teilabschnitten ist es möglich, einen relativ flachen Trog mit nur 4 m Tieflage vorzusehen, vgl. Abb. 2. Zur Querung des viergleisigen U-Bahnhofs Innsbrucker Ring wurde für den Mittlerer Ring kein Tunnel vorgesehen, doch ist die technische Machbarkeit dieses Tunnels unter Verwendung des Raumes, der heute vom Sperrengeschoß eingenommen wird, eindeutig gegeben (Abb. 4, 5).

Für den Bereich von der Hechtseestraße bis zur A8 gibt es zwei Vorschläge: einen mit einem kurzen Tunnel nur im Bereich Uppenbornstraße bis Ottobrunner Straße (180 m Länge) und einen längeren Tunnel von der Hechtseestraße bis zur A8 (560 m Länge). Die Kosteneinsparung bei der Variante mit dem kurzen Tunnel ist allerdings nicht allzu hoch, weil bei dieser Lösung zwischen der Ottobrunner Straße und der A8 mehrere Tröge in verschiedenen Höhenlagen gebaut werden müssen.

Ergänzt wird der Vorschlag durch einen kurzen Tunnel von 230 m Länge für die Rosenheimer Straße, die heute dicht an der historischen Barockkirche vorbeiläuft, wobei der östliche Straßenteil (stadteinwärts) völlig aufgelassen

wird und der westliche mit dem kurzen Tunnel künftig beide Fahrtrichtungen aufnimmt.

Ein großer Teil der Mehrkosten gegenüber einer tunnelärmeren Variante kann durch Immobilienerlöse gedeckt werden, die bei der tunnelreichen Lösung durch das Freiwerden von rund 4 ha städtischem Grund erzielt werden können.

Chiemgaustraße

Die Chiemgaustraße nimmt beim Mittleren Ring eine Sondersituation ein: Sie hat nur etwa die Hälfte des Verkehrsaufkommens gegenüber anderen Abschnitten. Zählt man die in nur 400 m Entfernung parallel verlaufende vier- bis sechsspurige Ständlerstraße hinzu, entspricht das Verkehrsaufkommen beider Straßen zusammen allerdings ebenfalls dem Aufkommen anderer Abschnitte des Mittleren Rings. Wegen der beschränkten Durchfahrthöhe des Mittleren Rings unter der Eisenbahn südlich des Giesinger Bahnhofs findet hier kein LKW-Schwerverkehr statt, dieser verläuft stattdessen auf der Ständlerstraße und der Balanstraße, auch weil an der Autobahn-Anschlußstelle Perlach die Fahrtmöglichkeit von Harlaching nach Ramersdorf und umgekehrt nicht möglich ist. Wie der Innsbrucker Ring hat die Chiemgaustraße zahlreiche Ampeln und eine beengte Platzsituation. Die Straße ist für 60 km/h zugelassen und für Anwohner besteht ein vollständiges Halteverbot. Die Breite der Straße ist mit rund 30 m von Hauswand zu Hauswand deutlich schmaler als auf den meisten anderen Abschnitten des Mittleren Rings.

Eine klassische Tunnellösung mit offener Bauweise bzw. Deckelbauweise und vier nebeneinander liegenden Fahrspuren und seitlich angeordneten Rampen ist hier sowohl finanziell als auch baulich nur schwer vorstellbar. Da der abzweigende Verkehr im wesentlichen nur die Schwannseestraße und die Balanstraße betrifft, wobei letztere überwiegend Abbiegerverkehr wegen der fehlenden Fahrtmöglichkeit an der Anschlußstelle Perlach aufnehmen muß, ist in diesem Abschnitt der Bau von Rampen nicht unbedingt erforderlich. Außerdem ist die volle Bauhöhe wegen der parallel verlaufenden Ständlerstraße nicht zwingend erforderlich. Dies schafft alle Voraussetzungen für eine bauliche Lösung, die bislang in Deutschland noch gar nicht, aber im Ausland in den letzten Jahren schon häufiger zur Anwendung kam: Der Bau eines doppelstöckigen kreisrunden Tunnels, der mit einer Tunnelbohrmaschine bergmännisch erstellt wird und bei dem die zwei mal zwei Fahrspuren übereinander angeordnet sind (Abb. 6). Neben den Kosten, die pro Kilometer nur etwa halb so hoch sind wie beim klassischen Tunnel mit vier Fahrspuren in einer Ebene, hat der vorgeschlagene Doppelstock-Tunnel den großen Vorteil, dass der Tunnel ohne Bauzustände, temporäre Fahrbahnverswenkungen und Belästigungen der Anwohner realisiert werden kann. Als

Startschacht und "Versorgungsfabrik" für die Tunnelbohrmaschine bieten sich die Grün- und Freiflächen südlich der Chiemgaustraße zwischen Görzer und Endorfer Straße an.

Der Tunnel beginnt nahe der Endorfer Straße und mündet in den unten beschriebenen Tunnel Tegernseer Landstraße ein. Die Soyerhofstraße, die die Verbindung zum Mangfallplatz herstellt, wird ebenfalls an den bergmännischen Tunnel angebunden. Die bestehende Chiemgaustraße wird auf eine zweispurige Stadtstraße zurückgebaut und die Ständlerstraße kann ebenfalls um zwei Fahrspuren auf künftig nur noch 2 bis 4 Fahrspuren zurückgebaut werden.

Für den beschriebenen Tunnel ist eine Untervariante möglich, bei der mit einer Höhenbegrenzung von 3,5 m (Abb. 6, 7) die volle LKW-Tauglichkeit nicht gegeben ist, was dem heutigen Zustand entsprechend würde. Bei dieser Lösung müssen am Süden des Mc-Graw-Grabens sowie an der Anschlußstelle Perlach bauliche Maßnahmen getroffen werden, die die Umfahrung des Tunnels für den Schwerverkehr ohne Nutzung der Soyerhof- und Balanstraße ermöglichen. Dies wurde ebenfalls untersucht und ist baulich mit vergleichsweise geringem Aufwand machbar. An der Anschlußstelle Perlach sind mehrere Varianten möglich: Eine Komplettierung des Kleeblatts, eine Lösung mit einer Ampel und ein Rückbau zur normalen Anschlußstelle mit zwei Ampeln auf der Ständlerstraße, entweder in üblicher Form oder als platzsparende sog. "Holländische Lösung". Die ersten zwei Lösungen wurden auf Lageplänen skizziert.



Tegernseer Landstraße

Die Tegernseer Landstraße zwischen der Chiemgaustraße und der Kreuzung mit der Grünwalder Straße (beim Sechziger Stadion) unterscheidet sich ebenfalls von allen anderen Abschnitten des Mittleren Rings: Es ist der Abschnitt des Mittleren Rings mit dem höchsten Verkehrsaufkommen überhaupt. Vordergründig erscheint die Strecke kreuzungsfrei, doch ist das bei näherem Hinsehen nicht der Fall, denn es finden überkreuzte Spurwechsel statt: So muß ein Fahrzeug von der Kreuzung Grünwalder Straße in den McGraw-Graben die Fahrtstrecke eines Fahrzeuges kreuzen, das vom Candidtunnel in die Chiemgaustraße fahren will, für die Gegenrichtung gilt dasselbe (vgl. Abb. 8). Aus diesem Grund ist trotz der 8 Fahrspuren die Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt. Ein Ausbau dieses Abschnittes muß diese überkreuzten Spurwechsel beseitigen, da sich andernfalls keine verkehrliche Verbesserung einstellen würde.

In der Machbarkeitsstudie der Stadt München wurden zwei bauliche Vorschläge ausgearbeitet: Der eine Vorschlag sieht eine Verlängerung des Candidtunnels bis in den McGraw-Graben vor und beläßt hierbei relativ viel Verkehr an der Oberfläche. Der zweite Vorschlag umfaßt einen bergmännischen Tunnel, der östlich der Isar beginnt, am Candidplatz vorbei verläuft und in den McGraw-Graben mündet. Bei diesem Vorschlag, dessen technische Machbarkeit mit zahlreichen baulich und juristisch problematischen Gebäudeunterfahrungen noch nicht endgültig geklärt ist, verbleibt noch etwas mehr Verkehr in der Tegernseer Landstraße als bei der Verlängerung des Candidtunnels. Beide Vorschläge haben den Nachteil, dass eine nahtlose Untertunnelung der Chiemgaustraße nicht vorgesehen und auch nicht nachträglich realisierbar ist, ohne dass der dann neu gebaute Tunnel in Teilen wieder abgerissen und neu gebaut werden müßte.

Für die Tegernseer Landstraße gibt es von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH schon einen Vorschlag aus dem Jahr 2011. Nach fachlicher Kritik bzgl. des unterstellten Einfädels von links wurde dieser Vorschlag nun überarbeitet, so dass durchwegs in die Hauptfahrspuren von rechts eingefädelt wird (vgl. Abb. 9), was auch Änderungen an der Oberfläche zur Folge hatte. Der vorliegende Vorschlag sieht einen durchgehenden Tunnel mit meist 8 Fahrspuren (vgl. Abb. 10) von der Kreuzung mit der Grünwalder Straße bis zur Chiemgaustraße vor, wobei der Chiemgautunnel unterirdisch angebunden wird. Alle oben beschriebenen Fahrstraßenkreuzungen werden aufgelöst und an der Oberfläche verbleibt nur der Verkehr von der oberirdischen Chiemgaustraße und Soyerhofstraße zur Kreuzung Grünwalder Straße sowie der Anliegerverkehr. Zur Anbindung der Kreuzung mit der Grünwalder Straße werden zwei Rampenbauwerke nördlich und südlich der Spixstraße angeordnet und zur Anbindung der oberirdischen Kreuzung mit der Chiemgaustraße zwei Rampenbauwerke rechts und links der Tegernseer Landstraße im Grüngürtel südlich der Untersbergstraße.



Candidstraße

Heute fließt der Durchgangsverkehr von der Tegernseer Landstraße zur Isar durch den Candidtunnel, der am Isar-Hochufer in die Candidbrücke übergeht, die fast bis zu den Isarauen reicht und die Pilgersheimer sowie die Hans-Mielich-Straße überquert. Diese Brücke erreicht im Jahr 2030 ein Alter von 60 Jahren und muß dann voraussichtlich erneuert werden. Alternativ zur Erneuerung der Brücke ist der Bau eines Tunnels unter Nutzung des bestehenden Candidtunnels denkbar. Mit einigen geometrischen und bautechnischen Sondermaßnahmen ist die Weiter-Verwendung des Candidtunnels plus die Unterfahrung der Pilgersheimer Straße im Tunnel möglich, obwohl diese in nur 150 m Entfernung vom Tunnelende des Candidtunnel entfernt ist und zugleich tiefer liegt. Deshalb verläuft die neue Strecke auf diesem kurzen Abschnitt - vom Isar-Hochufer bis zur Westseite des Auer Mühlbachs - auf einer im Gefälle liegenden Brücke. Zwischen dem Auer Mühlbach und der Pilgersheimer Straße ragt der Tunnel aus dem Gelände heraus. In diesem Bereich wird der U-Bahn-Tunnel in einer ausreichenden Höhe überquert. Es schließt sich in der Candidstraße eine eher klassische Tunnelbaumaßnahme an, die dann weiter als die Brücke heute bis an den Rand der Isarauen reicht. Der Tunnel wird wie die heutige Brücke vierspurig und wird nicht über Rampenbauwerke verfügen, sondern allein dem Durchgangsverkehr dienen. Aufgrund des hochliegenden Grundwassers und der Ausrichtung quer zum Grundwasser sind Grundwasserdüker und eine Abdichtung der Baustelle erforderlich, was die Kosten pro Kilometer gegenüber anderen vierspurigen Tunnels des Mittleren Rings um ca. 30% erhöht. Die Gesamtlänge des Tunnels von der Pilgersheimer Straße bis zur Gerhardstraße an den Isarauen beträgt gut 500 m und stellt damit eher ein kleines Tunnelprojekt des Mittleren Rings dar.

Eine Verlängerung des bergmännischen Chiemgautunnels bis kurz vor die Isar könnte die hier skizzierten Projekte Tegernseer Landstraße und Candidstraße ersetzen, doch die nähere Untersuchung hat ergeben, dass aufgrund der extrem komplizierten Zufahrtsrampen in mehrstöckiger Anordnung im Bereich der Tegernseer Landstraße der Vorteil der einfacheren Bauabläufe und geringen Kosten mehr als kompensiert wird und deshalb die weitere Ausarbeitung dieses Vorschlages abgebrochen wurde.

Baukosten und Reihenfolge des Baus

In Preisen von 2012 ergeben sich folgende sehr grob geschätzte Kosten für die einzelnen Abschnitte:

Tab.: Grobe Kostenschätzung der Projekte am Mittleren Ring nach den Vorschlägen der VIEREGG-RÖSSLER GmbH

	in Mio EUR
Innsbrucker Ring	
incl. Rosenheimer Straße	200
Chiemgaustraße	200
Tegernseer Landstraße	200
Candidstraße	100
Landshuter Allee	300
<hr/>	
Summe:	1000

Bei unterschiedlichen Varianten zu einem Projekt wurde die jeweils aufwendigste unterstellt. Abhängig davon, wann in die Planungs- und Bauphase eingestiegen wird, muß gegenüber den genannten Zahlen entsprechend der allgemeinen Preissteigerung im Baubereich mit um 3% pro Jahr höheren Kosten gerechnet werden.

Angesichts der sehr schwierigen Bauabläufe, des langen Planungsvorlaufes für die Tegernseer Landstraße und der Tatsache, dass der Tunnel in der Tegernseer Landstraße direkt mit den benachbarten Abschnitten Chiemgaustraße und Candidstraße zusammenhängt und nicht sinnvoll separat geplant und gebaut werden kann, wäre aus rein verkehrlicher und planerischer Sicht folgende Reihenfolge vorstellbar: In einem ersten Schritt könnten die Abschnitte Landshuter Allee und Innsbrucker Ring parallel in Angriff genommen werden, wobei die Kosten beider Projekte mit insgesamt 500 Mio EUR in den jeweils teuersten Varianten etwa 30% über den Kosten der großen aktuellen Einzelmaßnahme Luise-Kiesselbach-Tunnel (370 Mio EUR) liegen; wenn man jeweils nicht die teuersten Varianten wählt, landet man in der Größenordnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels. In einem zweiten Schritt könnten dann die drei Giesinger Abschnitte (Chiemgaustraße, Tegernseer Landstraße und Candidstraße) in einem Stück realisiert werden, was wiederum 500 Mio EUR nach heutigem Preisstand erfordern würde. Die Planung müßte für alle Projekte gleichzeitig in Angriff genommen werden, da die Giesinger Abschnitte einen längeren Planungsvorlauf erwarten lassen.

Die Landschaftsbrücke im Englischen Garten wäre außer Konkurrenz zu sehen und könnte wegen der geringen Betroffenheiten und des einfachen Bauablaufs schon in Betrieb genommen werden, wenn an den eigentlichen Tunnelprojekten erst die Bauarbeiten beginnen.