

1963

**Großstadtstraßen
in Planung und Ausbau**



Olympia- Neurieder Straße

Eine Information
des Referates
für Tiefbau und Wohnungswesen
über den Ausbau
der Bundesstraße 2 Süd

10

Kilometerlange Stauungen bis nach Wangen und Starnberg an den Sonntagabenden waren auf der alten, zweispurigen Olympiastraße die Regel. Außer der Enge der Straße trug daran auch die Lichtsignalanlage an der Neurieder Straße die Schuld, die den Verkehrsstrom immer wieder anhält. Das Bild hat sich wesentlich geändert. Sechsspurig und ungehindert fließt nun im Stadtgebiet der Verkehr in der Olympiastraße kreuzungsfrei unter der Neurieder Straße hindurch und über den gemeinsamen Straßenbahn-, Radweg- und Fußwegtunnel sowie über die Fuß- und Radwegunterführung zwischen Fürstenried-Ost und -West hinweg. Zwei Dinge gaben den unmittelbaren Anstoß zur großzügigen Ausgestaltung: der Ausbau der Bundesfernstraße 2 (Olympiastraße – spätere Autobahn nach Lindau) außerhalb des Stadtgebietes und die neue Großsiedlung Fürstenried. Die Abschnitte West und Süd der Siedlung Fürstenried – für Süd steht die Planung vor dem Abschluß – sind über die Neurieder und Olympiastraße an das Stadtzentrum angeschlossen. Die Kreuzung Neurieder–Olympiastraße mußte daher leistungsfähig gestaltet werden. Dem starken Fernverkehr nach Süden war durch einen entsprechend großzügigen Ausbau der Olympiastraße Rechnung zu tragen. Dies geschieht außerhalb der Stadtgrenze durch Bund und Land, innerhalb durch die Stadt München mit deren Zuschüssen.

Mittelpunkt der Baustrecke im Stadtgebiet ist die ellipsenförmige Kreuzung Olympia-/Neurieder Straße. Die Hauptfahrbahn der Olympiastraße unterfährt den Kreis, der beiderseits durch Parallelrampen erreicht werden kann.

Beleuchtet wird der Kreis durch die bereits an der Heckenstallerstraße bewährten Handlaufleuchten auf dem Geländer. Die Olympiastraße wird zur Erprobung mit neuentwickelten niedrigen Pfostenleuchten ausgeleuchtet.

Da die Olympiastraße die Siedlung Fürstenried durchschneidet, mußte für eine sichere Verbindung der Siedlungsteile gesorgt werden. Zwei Tunnelröhren unter der Olympiastraße stellen diese Verbindung her. In die größere teilen sich die Straßen-

bahn (Verlängerung der Linie 8 von der Hoffmannstraße nach Fürstenried), die Radfahrer und Fußgänger, eine kleinere Unterführung beim Schloß Fürstenried ist Radfahrern und Fußgängern allein vorbehalten. Um dem starken Radlerverkehr nach Starnberg gerecht zu werden, sind zwei Unterführungen nur für die Radler vorgesehen: eine unter der Neurieder Straße, die andere unter einer neuen Zufahrt von der Olympiastraße zum künftigen Siedlungsteil Süd. Die unzureichende Kurve beim Schloß Fürstenried wurde bei der Verbreiterung abgeflacht. Die Ausbaustrecke endet vorläufig am Kreuzhof, dessen Kreisverkehr den kommenden Anforderungen nicht mehr gewachsen ist; deshalb projiziert das Tiefbaureferat bereits den Umbau. Um den Blick vom Schloß Fürstenried auf die Türme der Frauenkirche zu erhalten und den Verkehr bewältigen zu können, müssen auch hier beim kreuzungsfreien Ausbau Unterführungen angelegt werden. Der Luise-Kieselbach-Platz, der Endpunkt der Bundesfernstraße, wurde bereits 1961 für den verstärkten Verkehrsstrom ausgebaut, ein kreuzungsfreier Ausbau ist im Projekt vorgesehen. Hier übernimmt dann der Mittlere Ring die Hauptlast des Verkehrs.

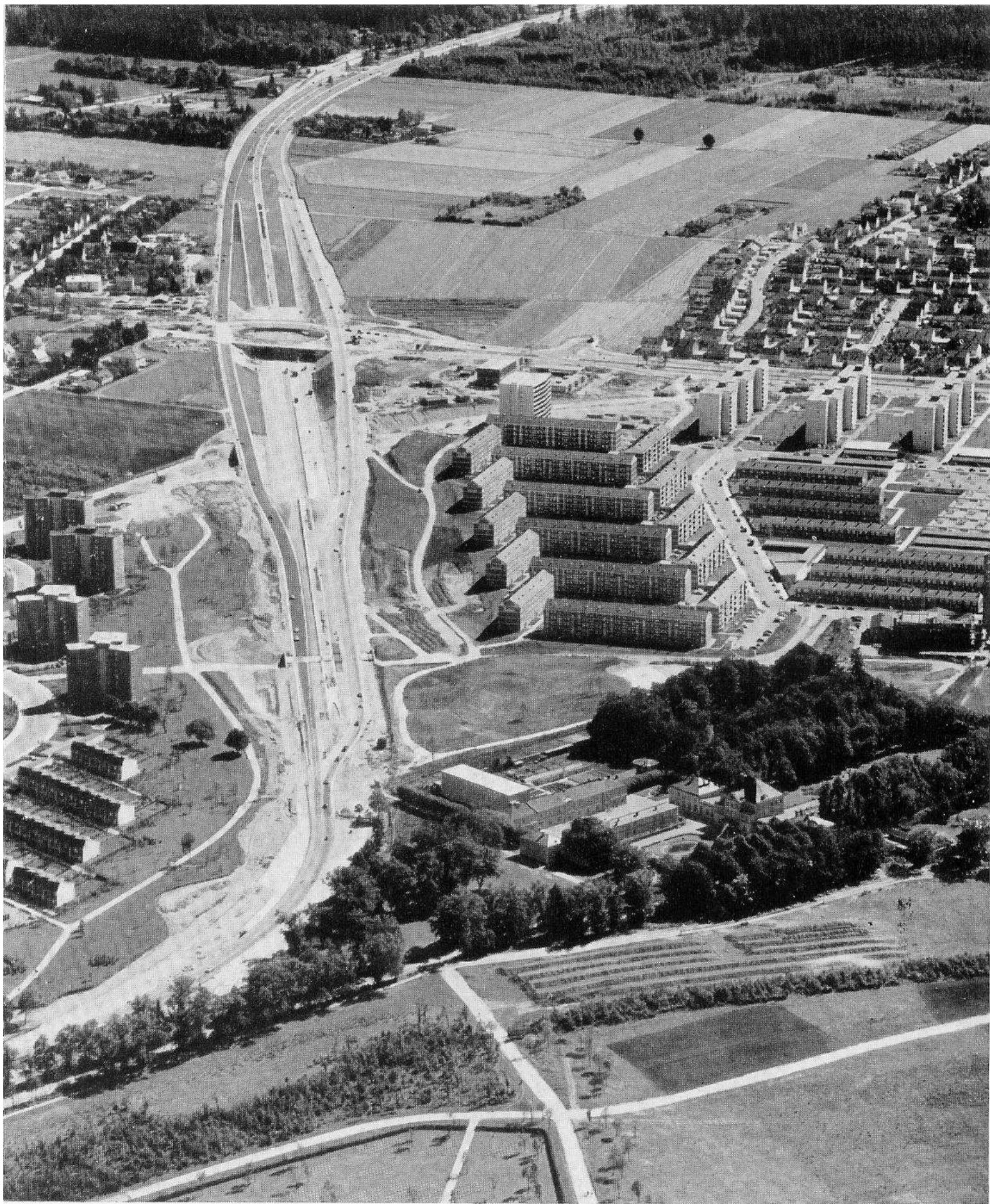
Grün spielt an der neuen Straße eine große Rolle. Dank ihres großen Abstandes konnte die herrliche alte Allee vom Kreuzhof zum Schloß erhalten bleiben, nur wenige Bäume mußten der Sicherheit geopfert werden. Aus landschaftsgestalterischen Gründen wurde trotz des größeren Platzbedarfs auf Stützmauern an den Unterführungen zugunsten begrünter Böschungen verzichtet. Der Sichtbeton der Brückenbauwerke wurde weitgehend mit Nagelfluh verkleidet. Die vier Unterführungen für Straßenbahn, Radler und Fußgänger erhielten einen hübschen farbigen Wandbelag aus Keramikplatten und weißgestrichene Decken. Zur Lärmabschirmung für die Siedlung wurden – soweit es vertretbar war – bepflanzte und landschaftlich gestaltete Wälle angelegt.

München hat mit der Olympiastraße und der Neurieder Straße weitere wichtige Teilabschnitte des Straßennetzes modern und leistungsfähig ausgebaut.



Olympiastraße vor und nach dem Ausbau

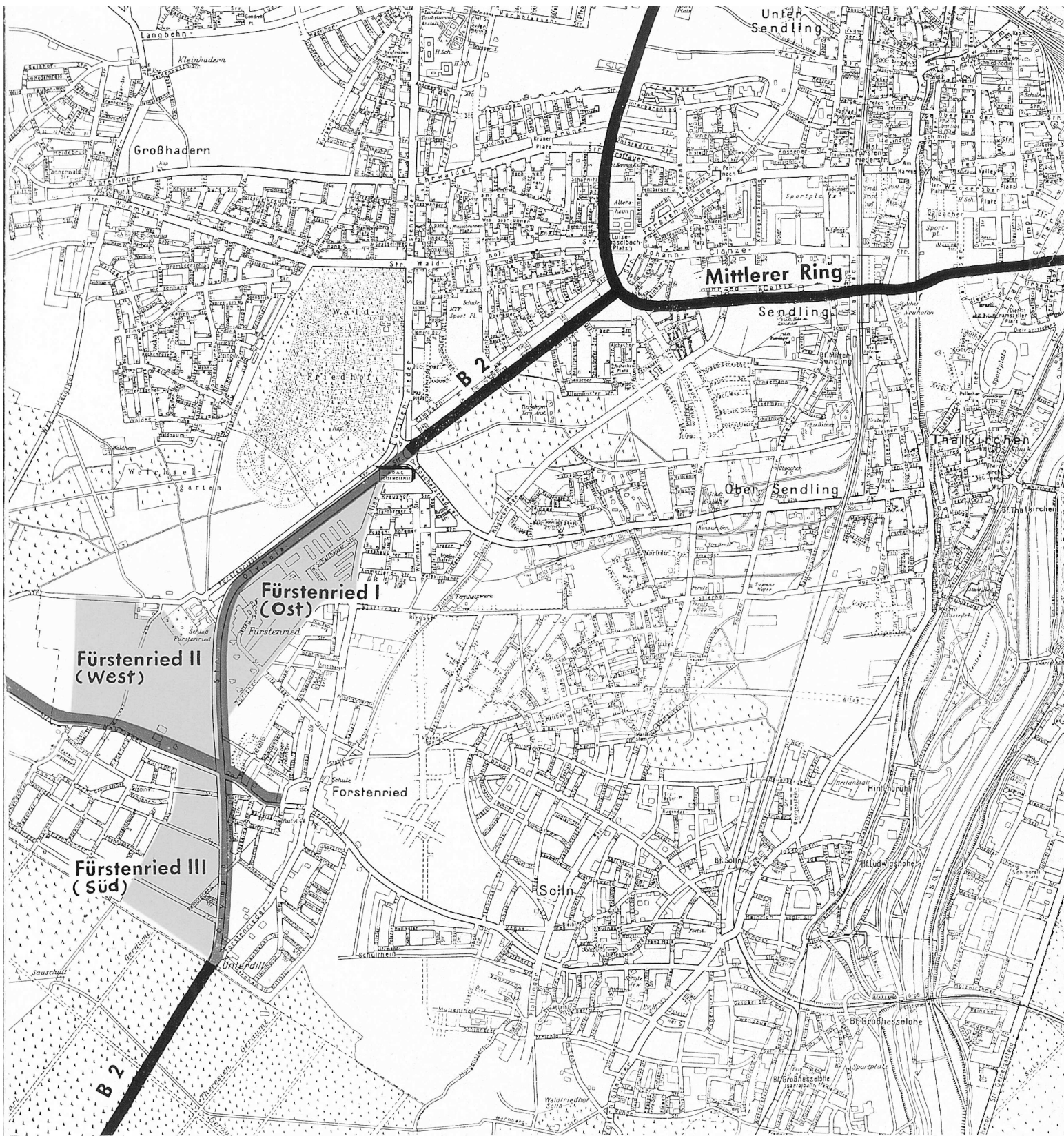






Kreuzungsbauwerk Olympia- / Neurieder Straße



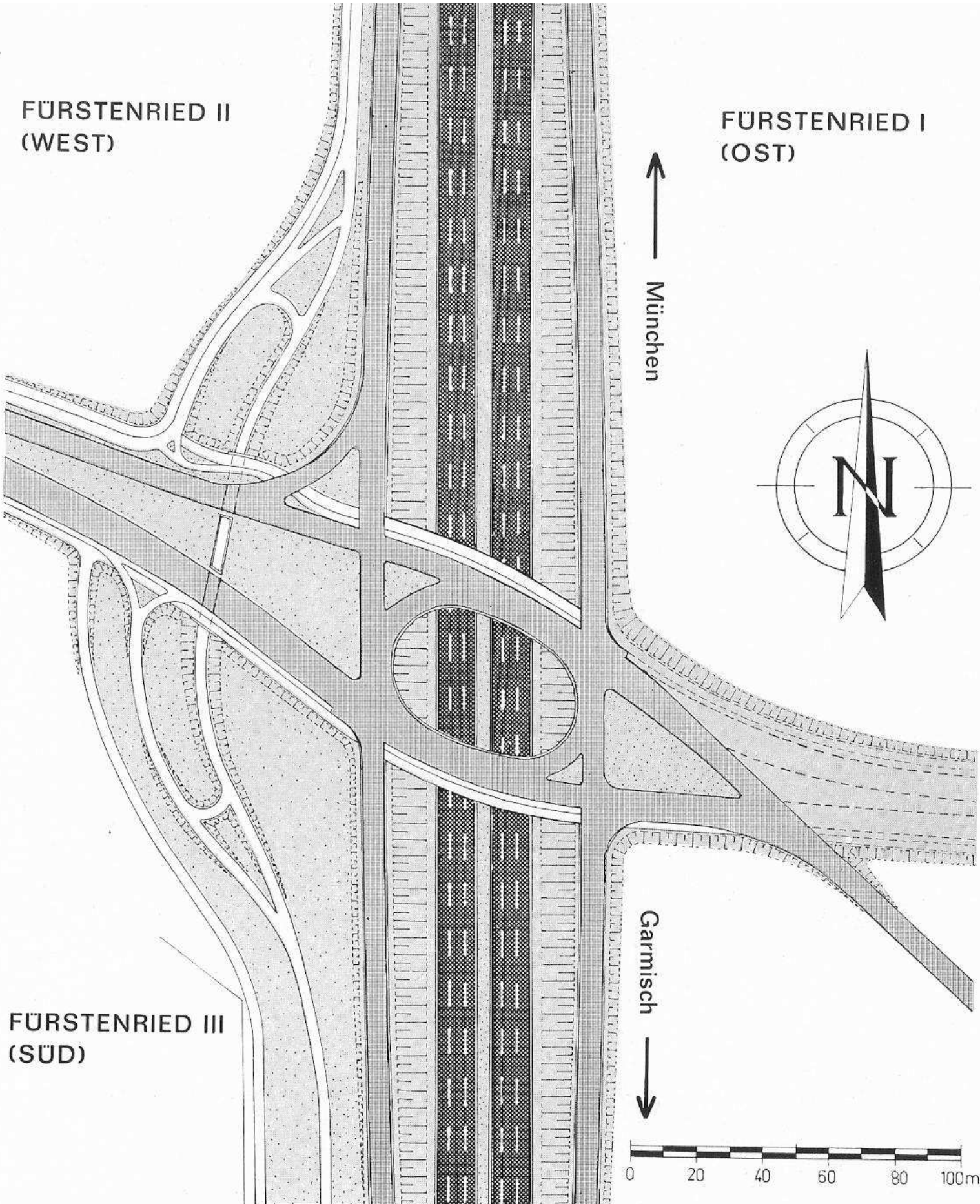
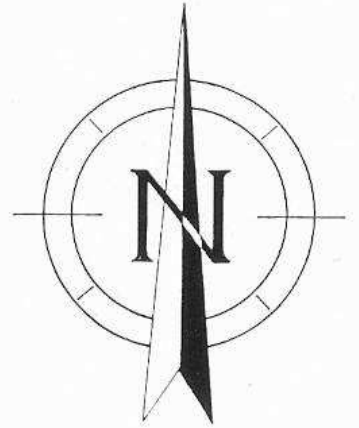


Herausgegeben Dez. 1963 vom Referat für Tiefbau und Wohnungswesen · Grafik Hermann Kaiser, Fotos Erwin Kellner · Luftbild Max Prugger, Freigabe 630/105 · Druck Münchener Zeitungverlag, München 3, Bayerstraße 57/61

FÜRSTENRIED II
(WEST)

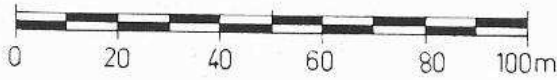
FÜRSTENRIED I
(OST)

↑
München



FÜRSTENRIED III
(SÜD)

Garmisch
↓



Technische Daten

Länge	Olympiastraße	Hauptfahrbahn	3 106 m	
	Neurieder Straße	Rampenbereich	1 856 m 220 m	
Profile	Olympiastraße Hauptfahrbahn			
	Rampenbereich			
	Neurieder Straße			
Deckenaufbau	Olympiastraße:	3,5 cm splittreicher Asphaltfeinbeton 5,5 cm Binderschicht 21,0 cm dreilagiger bituminöser Kiesbeton 70,0 cm Frostschuttkoffer		
	Neurieder Straße:	3 cm Hartgußasphalt 4 cm Binderschicht 22 cm Unterbeton 70 cm Frostschuttkoffer		
Trassierungselemente		Olympiastraße	Neurieder Straße	
		Hauptfahrbahn	Rampen	
	Längsneigung maximal Wannenausrundung min. Kuppenausrundung min. Kurvenhalbmesser min. Querneigung maximal	$s = 2,89 \%$ $H = 8\ 000\ m$ $H = 10\ 000\ m$ $R = 400\ m$ $q = 4,5 \%$	$s = 1,63 \%$ $H = 11\ 000\ m$ $H = 12\ 000\ m$ $R = 600\ m$ $q = 2,0 \%$	
			$s = 0,77 \%$ $H = 25\ 000\ m$ $H = 3\ 000\ m$ $R = 150\ m$ $q = 3,0 \%$	
Brücken	Bauwerk	Lichte Weite (m)	Länge (m)	Konstruktion
	Kreuzungsellipse	37,0		Spannbeton längs u. quer
	Unterführung für Strab., Radf. und Fußg.	14,0	%	Spannbetonplatte
	Fußg. ufg. b. Schloß	6,0	40	Stahlbetonplatte
	Radwegufg. Neurieder Straße	3,65	57	Stahlbetonplatte
	Radwegufg. Fü III	3,65	12	Stahlbetonplatte
Massen	Erdbewegung	230 000 cbm	Beton	13 550 cbm
	Bitukies	87 600 cbm	Stahl	592 t
Bauzeit	Juli 1962 – Mai 1964			
Baukosten	Straßen, Grunderwerb, Bepflanzung			
	Entwässerung	9 200 000,-		
	Brücken	4 270 000,-		
	Beleuchtung und Signalisierung	530 000,-		
	Insgesamt	14 000 000,-		
Ausführende größere Firmen	Dyckerhoff & Widmann Leonhard Moll Polensky & Zöllner	Sager & Woerner Karl Stöhr Strabag Bau AG		
Projektierung und Bauleitung	Referat für Tiefbau und Wohnungswesen Gruppe Verkehrsausbau Ing.-Büro X. Dorsch			