

**Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen**

- **Fachliche Bewertung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen**
- **Priorisierungsvorschlag der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen für die Ringabschnitte Landshuter Allee, Tegernseer Landstraße und Isarring/Englischer Garten**
- **Weiterer vertiefender Untersuchungsbedarf**
- **Anträge und Empfehlungen:**
  1. Lärmschutz für die Borstei heute - und nicht erst in 10 Jahren  
Antrag Nr. 14-20 / A 00521 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN / RL vom 09.12.2014
  2. Vor der nächsten Entscheidung Daten und Fakten zu den Tunnel am Mittleren Ring darstellen  
Antrag Nr. 14-20 / A 00489 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN/RL vom 26.11.2014
  3. Darstellung der verkehrlichen Alternativen zur Planung „Ein Englischer Garten“ am am Mittleren Ring – Abschnitt Isarring  
Antrag Nr. 14-20 / A 01203 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 10.07.2015
  4. Finanzierung des Tunnels am Englischen Garten  
Antrag Nr. 14-20 / A 01291 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier vom 06.08.2015
  5. Untertunnelung der Landshuter Allee  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 00809 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 20.01.2015
  6. Stadtquartiersreparatur am Leuchtenberggring  
BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00526 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 26.10.2014
  7. Erweitertes Verkehrskonzept zur Tunnelplanung Tegernseer Landstraße  
BA-Antrags-Nr.: 14-20 / B 01125 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching vom 31.04.2015
  8. Umsetzung der Machbarkeitsstudie eines möglichen Tunnels an der Tegernseer Landstraße  
BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01115 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing-Harlaching vom 21.04.2015

9. Begrünung der Landshuter Allee nach Tunnelbau  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00314 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 –  
Neuhausen-Nymphenburg am 27.11.2014
10. Sofortige Umsetzung des StR-Beschlusses vom 19.02.2014 zur Tunnelplanung  
Englischer Garten  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00108 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 –  
Schwabing-Freimann am 15.07.2014

### **Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 03651**

#### Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00521 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom  
09.12.2014
2. Antrag Nr. 14-20 / A 00489 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN/RL  
vom 26.11.2014
3. Antrag Nr. 14-20 / A 01203 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom  
10.07.2015
4. Antrag Nr. 14-20 / A 01291 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans Dieter  
Kaplan, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Klaus  
Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier vom 06.08.2015
5. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 00809 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 -  
Neuhausen-Nymphenburg vom 20.01.2015
6. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 00526 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 –  
Berg am Laim vom 25.10.2014
7. BA-Antrags-Nr.: 14-20 / B 01125 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18  
Untergiesing-Harlaching vom 31.04.2015
8. BA-Antrags-Nr.: 14-20 / B 01115 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18  
Untergiesing-Harlaching vom 21.04.2015
9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00314 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 –  
Neuhausen-Nymphenburg am 27.11.2014
10. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00108 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 –  
Schwabing-Freimann am 15.07.2014
11. Kurzfassung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Landshuter Allee
12. Kurzfassung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße
13. Dokumentation der Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen
14. Übersichtslageplan Mittlerer Ring
15. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing -  
Fasangarten vom 19.01.2015
16. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing -  
Harlaching vom 03.02.2015
17. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 – Moosach vom  
16.12.2014

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2015 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

#### **1. Anlass**

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring, Weiterer Planungsbedarf – Fortschreibung des Handlungsprogramms“ vom 08.06.2011 (RIS-Vorlagen-Nr. 08-14 / V 02675) wurde der Stadtrat über den Sachstand der bisherigen Aktivitäten im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ sowie über den weiteren Handlungsbedarf, insbesondere zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner am Mittleren Ring, informiert. Als nächster Handlungsschritt wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Abstimmung mit den weiteren fachlich zuständigen Referaten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie alle infrage kommenden baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für die Mittlerer Ring-Abschnitte Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße - den Abschnitten mit der höchsten Einwohnerdichte und gleichzeitig höchstem Verkehrsaufkommen - untersuchen zu lassen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu diesen Abschnitten wurden der Vollversammlung des Stadtrates in der Beschlussvorlage „ Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße“ (RIS-Vorlagen-Nr. 08-14 / V 13576) am 19.02.2014 vorgestellt. Darüber hinaus wurde als weiteres Vorgehen beschlossen,

- dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit den Gutachtern und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen eine Öffentlichkeitsinformationsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen in den betroffenen Stadtbezirken durchführen soll,
- dass eine vergleichende Bewertung der Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee sowie der externen Machbarkeitsuntersuchung für den „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ durchgeführt werden soll und
- dass darauf aufbauend ein Vorschlag für eine Priorisierung der ggf. zu realisierenden baulichen Maßnahmen an den drei Ringabschnitten abgeleitet und dem Stadtrat inklusive Vorschlägen für gezielte, vertiefende Untersuchungen zur Entscheidung vorgelegt werden soll.

Ebenfalls am 19.02.2014 wurde von der Vollversammlung des Stadtrates ein weiterer Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ (RIS-Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10707) gefasst. Darin wurde über den aktuellen Sachstand weiterer Planungen, insbesondere zum Mittlerer-Ringabschnitt Isarring, berichtet sowie die nächsten konzeptionellen Maßnahmenschritte zum weiteren Handlungsbedarf beschlossen. Mit der Beschlussvorlage wurden die Fachreferate

beauftragt,

- die oberirdische Einfädelspur auf der Nordseite des Isarrings zur Verbesserung der dortigen Verkehrsverhältnisse schnellstmöglich als Provisorium zu realisieren,
- mit den Planungen für den Tunnel „Ein Englischer Garten“, der vom Stadtrat nachdrücklich befürwortet wird, unverzüglich zu beginnen,
- die von der Allianz Umweltstiftung finanzierte externe Machbarkeitsuntersuchung zu dem Tunnelprojekt hinsichtlich der verkehrlichen und umweltbezogenen (Lärm, Luftschadstoffe) Auswirkungen sowie der baulichen Machbarkeit und der Wirtschaftlichkeit zu prüfen,
- die Ergebnisse dieser Prüfungen in die geplante vergleichende Bewertung der drei Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ einfließen zu lassen,
- darüber hinaus Leistungsfähigkeitsanalysen und die Prüfung von verkehrsplanerischen, -steuernden, -lenkenden und -reduzierenden Maßnahmen für alle weiteren, nach dem multimodalen Verkehrsmodell des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als störanfällig eingestuften Ringabschnitte, zu veranlassen.

In der hier vorgelegten Beschlussvorlage wird über die Ergebnisse bzw. die aktuellen Sachstände zu allen Stadtratsaufträgen berichtet sowie Vorschläge zum weiteren Vorgehen und den nächsten konkreten Handlungsschritten zur Entscheidung vorgelegt.

Darüber hinaus liegen zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring aktuelle Stadtrats- und Bezirksausschussanträge sowie Bürgerversammlungsempfehlungen vor, auf die inhaltlich in der Beschlussvorlage eingegangen wird.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

## 2. Zusammenfassung und fachliche Bewertung der wesentlichen Ergebnisse der drei vorliegenden Machbarkeitsuntersuchungen

Aus den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße sowie aus der vorliegenden externen Machbarkeitsstudie „Ein Englischer Garten“ für einen Tunnel am Ringabschnitt „Isarring“ ergeben sich aus fachlicher Sicht die im Folgenden dargelegten wesentlichen Erkenntnisse.

### 2.1. Landshuter Allee

In der Machbarkeitsuntersuchung zur Landshuter Allee wurden in der ersten Stufe folgende Maßnahmenkonzepte erarbeitet:

- **Konzept bestehend aus einer Reihe von Einzelmaßnahmen** ohne wesentlichen Eingriff in den vorhandenen Straßenraum sowie in die bestehende Verkehrsabwicklung, wie Geschwindigkeitsreduzierung, Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag und punktuelle Baulückenschlüsse/ Lärmschutzwände, etc.
- **Lärmschutzwandkonzept**, das entlang der Landshuter Allee ab der bestehenden nördlichen Rampe der Donnersbergerbrücke bis zum südlichen Widerlager der Brücke über die Dachauer Straße Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m bis max. 7 m unter Beibehaltung der bestehenden Fahrbahnen und Verkehrsbeziehungen vorsieht.
- **Einhausungskonzept**, das aufbauend auf dem Lärmschutzwandkonzept die Einsehbarkeit des Verkehrsweges und die Schalleinwirkungen in den Obergeschossen, oberhalb der Lärmschutzwände, durch einen zusätzlichen Deckel beheben soll.
- **Neubau eines Tunnels** in der Landshuter Allee vom Ende der nördlichen Rampe der Donnersbergerbrücke bis zum Beginn der südlichen Rampe der Brücke über die Dachauer Straße. Dafür soll der heute bestehende Tunnel entfernt werden, um kurzwegige Zu- und Abfahrtmöglichkeiten von den zuführenden Hauptverkehrsstraßen Arnulfstraße, Nymphenburger Str. und Leonrodstraße zum/ vom Tunnel in der Landshuter Allee zu schaffen und somit einen hohen Anteil des dortigen Verkehrs in den Untergrund abzuleiten.

Als die hinsichtlich städtebaulicher Zielsetzungen am ehesten infrage kommenden Konzeptvarianten, wurden das Konzept von Einzelmaßnahmen und der Neubau eines Tunnels in einer zweiten Stufe noch weiter vertiefend ausgearbeitet. Daraus ergibt sich folgendes Bewertungsbild:

#### Städtebauliche Wirksamkeit

Nur die Tunnelvariante stellt eine deutliche Aufwertung dar. Mit einem Tunnel von der Rampe der Donnersbergerbrücke bis zur Dachauer Straße kann ein hoher Anteil des Kfz-Verkehrs an der Oberfläche bis auf den Bereich am Platz der Freiheit / Leonrodstraße deutlich reduziert werden.

Die an der Oberfläche verbleibende Erschließungs- und Verknüpfungsstraße soll unter

Beibehaltung von getrennten Richtungsfahrbahnen mit einem durchlaufenden Mittelteiler ausgestattet werden und nur alle heute bestehenden Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr weiterhin sicherstellen. Neue Fahrbeziehungen, z.B. durch Aufhebung von heute bestehenden Querungsbarrieren durch den Mittleren Ring, sollen unterbleiben, um die Kfz-Verkehrsbelastungen in den angrenzenden Wohngebieten nicht zu erhöhen. Auch durch die Luftschadstoff- und Lärmreduzierungen stellt sich durch die Tunnelvariante eine spürbar bessere Aufenthaltsqualität und eine allgemein bessere Wohnsituation ein, die mit dem Konzept aus einer Reihe von Einzelmaßnahmen nicht erreicht werden kann. Zudem ergibt sich ein größerer Flächengewinn an der Oberfläche, der Möglichkeiten für größere stadträumliche Umgestaltungen eröffnet. Die Darstellung der Straßenführung an der Oberfläche ist durch die Gutachter nur funktional im Hinblick auf den Verkehr ausgearbeitet worden. Es ist jedoch ein schlüssiges Gesamtkonzept für die räumliche Aufteilung und Umgestaltung der Oberfläche und der Grünflächen zu entwickeln, das als integriertes Gesamtkonzept u.a. auch die eventuellen Abluftkamine berücksichtigt.

#### **Verbesserungen der Luftschadstoffsituation**

Die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) können im gesamten Untersuchungsbereich außer im Bereich nördlich der Rampe Donnersbergerbrücke bis zum Knotenpunkt Nymphenburger Straße sowie an den Tunnelportalen eingehalten werden. Für die Tunnelportale wird aller Voraussicht nach ein Abluftabsaugungskonzept mit Abführung der Tunnelabluft über Kamine oder anderen geeigneten Maßnahmen aufgrund der dort entstehenden Schadstoffkonzentrationen erforderlich sein.

#### **Verbesserung der Lärmsituation**

(bzgl. Untersuchungskorridor 100m links und rechts der Straßenmittelachse)

Bezogen auf die alten Lärmsanierungsgrenzwerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) bzw. die Anhaltswerte des Lärmaktionsplanes für München 2013 (70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) kann im Abschnitt nördlich der Rampe der Donnersbergerbrücke bis zum Knotenpunkt Nymphenburger Str. für ca. 40% der im Prognosenullfall (erwartete Verkehrsbelastung 2025 ohne Maßnahmen) von Grenzwertüberschreitungen betroffenen 374 Anwohnerinnen und Anwohner durch die Tunnelkonzeption die Einhaltung des Grenzwertes von 60 dB(A) nachts erreicht werden. Im Abschnitt zwischen der Nymphenburger Str. bis nördlich des Platzes der Freiheit/ Leonrodstraße kann die Einhaltung des Grenzwertes für ca. 75% der betroffenen 495 Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden und im Abschnitt nördlich des Platzes der Freiheit/ Leonrodstraße bis zum Tunnelende für ca. 74 % der betroffenen 950 Anwohnerinnen und Anwohner. Durch die zusätzlich im Bereich der Borstei vorgesehene Lärmschutzwand kann für ca. 94% der dortigen, von Grenzwertüberschreitungen betroffenen 65 Anwohnerinnen und Anwohner der Grenzwert eingehalten bzw. unterschritten werden.

#### **Bauliche Realisierbarkeit**

Laut Gutachter kann die Herstellung überwiegend in offener Bauweise unter Aufrechterhaltung des Verkehrs realisiert werden. Voraussetzung hierfür sind jedoch

umfangreiche Maßnahmen der Baufeldfreimachung. Insbesondere ist noch die Umlegung der Hauptabwasserkanäle, die entlang des gesamten Ausbauabschnittes verlegt sind, zu untersuchen und die Auswirkungen auf die Bauzeit zu beurteilen. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit muss in den Fuß- und Radwegbereich und voraussichtlich in Privatgrund eingegriffen werden. Bereichsweise werden voraussichtlich Aufständierungen des Mittleren Rings über der Tunnelbaugrube erforderlich.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie konnte an einzelnen kritischen Stellen, wie am Anschlussbereich am nördlichen Ende der Donnersbergerbrücke inklusive der Tunnelzu- / -abfahrten an der Arnulfstraße, im Bereich des abzubrechenden Tunnels, am Übergang zur Brücke über die Dachauer Straße und Erschließungsfahrbahn an der Oberfläche keine detailliertere Ausarbeitung einer baulichen Lösung geliefert werden. Dies muss in weiteren vertiefenden Untersuchungen noch erfolgen. Des Weiteren müssen die Längen der Verflechtungsspuren im Tunnel zwischen den Zu- und Abfahrten noch hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Sicherheit überprüft und ggf. angepasst werden.

Die geschätzte Bauzeit für die Errichtung des Tunnels beträgt nach Einschätzung des Baureferates ca. 7 Jahre.

Herstellungskosten (Kostenrahmen): ca. 537 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters)

Jährliche Unterhaltskosten: ca. 2,5 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters)

### **Risiko**

In einzelnen Bereichen, wie z.B. dem Abschlussbereich am nördlichen Ende der Donnersbergerbrücke inklusive Tunnelzu- / -abfahrten an der Arnulfstraße, steht noch der Nachweis der baulichen Machbarkeit aus und muss in weiteren vertiefenden Überarbeitungen noch geliefert werden.

Das Problem der Luftschadstoffkonzentrationen an den Tunnelportalen mittels Abluftabsaugungskonzept mit Abführung der Tunnelabgase über Kamine und andere geeignete Maßnahmen muss inkl. Standortfrage für derartige Einrichtungen gelöst werden. Eine Konkretisierung der Fragen zur Abluftbehandlung ist erst im Rahmen einer detaillierten Projektplanung möglich.

Die Prognosen zur Luftschadstoffbelastung 2025 basieren auf Annahmen zur Entwicklung der Emissionen der Fahrzeugflotte, die nach aktuellen Ergebnissen zumindest für die Emissionen von EURO 6 Fahrzeugen als zu optimistisch angesehen werden müssen.

Auf Basis der Untersuchungstiefe der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung besteht noch keine ausreichende Planungs- und Kostensicherheit.

### **Fazit**

Die Realisierung ist vorstellbar, es sind aber noch weiter vertiefende Untersuchungen zu den genannten offenen Punkten erforderlich.

## 2.2. Tegernseer Landstraße

In der Machbarkeitsuntersuchung zur Tegernseer Landstraße wurden in der ersten Stufe folgende Maßnahmenkonzepte erarbeitet:

- **Langer externer Tunnel** (L $\approx$  1.990 m, 6-streifiger, zweiteiliger Tunnelquerschnitt) von der Brudermühlbrücke bis zur Chiemgaustraße auf einer südlich bzw. südwestlich des heutigen Mittleren Rings verlaufenden neuen Achse, die erst südlich der Weißenseestraße wieder auf die bestehende Achse des Mittleren Rings, hier der Tegernseer Landstraße, einmündet. Die Tegernseer Landstraße wird entweder über Seitentunnel in -2 Ebene oder, wie heute, über einen höhengleichen Kontenpunkt mit der Chiemgaustraße verknüpft.
- **Verlängerung des bestehenden Candidtunnels** (L  $\approx$  880 m, 4-streifiger Tunnelquerschnitt mit Mittelwand)  
Die Candidbrücke bleibt bestehen. Die dort bestehenden Lärmschutzwände werden noch um ca. 145 m weiter in Richtung Brudermühlbrücke verlängert. Eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf der Candidbrücke ist aus statischen Gründen nicht möglich. Lärmarmen Asphalt auf den parallelen Erschließungsstraßen unterhalb der Candidbrücke kann aber noch zu Lärmreduzierungen beitragen. Der Bereich der Tegernseer Landstraße wird mittels Verlängerung des Candidtunnels bis zur Chiemgaustraße bzw. bis zum McGraw-Graben in Tunnellage verlegt. Die Verknüpfung mit der Chiemgaustraße ist wie beim externen Tunnel vorgesehen.
- **Verlegung der Tegernseer Landstraße in Troglage**  
Im Bereich der Candidbrücke sind die gleichen Maßnahmen wie bei der Verlängerung des Candidtunnels vorgesehen. Anstelle eines Tunnels wird der Bereich der Tegernseer Landstraße vom bestehenden südöstlichen Candidtunnelportal bis zur Chiemgaustraße/ Mc Graw-Graben in offene Troglage verlegt. Die Verknüpfung mit der Chiemgaustraße erfolgt wie bei den Tunnelkonzepten.
- **Lärmschutzwände**  
Im Bereich der Candidbrücke sind die gleichen Maßnahmen wie bei der Verlängerung des Candidtunnels und der Verlegung in Troglage vorgesehen. Entlang der Tegernseer Landstraße sind vom bestehenden südöstl. Candidtunnelportal bis zur Chiemgaustraße/ Mc Graw-Graben Lärmschutzwände mit einer Höhe von ca. 7 m unter Beibehaltung der bestehenden Fahrbahnen und Verkehrsbeziehungen vorgesehen.

Als die hinsichtlich städtebaulicher Zielsetzungen am ehesten infrage kommenden Konzeptvarianten wurden in einer zweiten Stufe die beiden Tunnelkonzepte noch weiter vertiefend ausgearbeitet. Daraus ergibt sich folgendes Bewertungsbild:

### **Städtebauliche Wirksamkeit**

Beim **langen externen Tunnel** von der Brudermühlbrücke bis zur Chiemgaustraße stehen den potentiellen städtebaulichen Verbesserungen durch den Entfall der Candidbrücke die Eingriffe in Natur und Landschaft (vor allem in das europäische Fauna-Flora-Habitat-Schutzgebiet Obere Isarauen) sowie die erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen durch das neu entstehende Tunnelportalbauwerk im Bereich der intensiv als Erholungsraum genutzten Isargrünanlagen, östlich der



Brudermühlbrücke, entgegen. Darüber hinaus lassen sich nur verhältnismäßig geringe zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffverbesserungen bezogen auf alle Anwohnerinnen und Anwohner gegenüber dem Tunnelkonzept der Verlängerung des Candidtunnels erreichen. Den zusätzlich erreichbaren Entlastungswirkungen im Untersuchungsabschnitt der Candidbrücke, mit der geringsten Bewohnerdichte, stehen geringere Entlastungen an der Oberfläche der Tegernseer Landstraße, dem Untersuchungsabschnitt mit der höchsten Bewohnerdichte, gegenüber.

Mit dem Tunnelkonzept der **Verlängerung des Candidtunnels** können im Vergleich zum langen externen Tunnel höhere Verkehrsreduzierungen an der Oberfläche der Tegernseer Landstraße erreicht werden. Durch ergänzende Einzelmaßnahmen, wie der Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände im Bereich zwischen Gerhard- und Agilolfingerstraße nach Westen sowie lärmarmem Asphalt auf den parallelen Erschließungsstraßen unterhalb der Candidbrücke, können im Vergleich zum Prognosenullfall auch leichte Verbesserungen der Lärmsituation im Bereich der Candidbrücke erreicht werden. Problematisch stellt sich der Knotenpunkt Candidstraße/ Grünwalder Straße/ Tegernseer Landstraße in beiden Tunnelvarianten dar. Dieser müsste für eine nach den einschlägigen technischen Regelwerken ausgelegte, ausreichende Verkehrsleistungsfähigkeit massiv, zu Lasten des städtebaulichen Umfeldes, aufgeweitet werden. Dabei ist u.a. mit erheblichen Eingriffen im Vorfeld und Zugangsbereich des Grünwalder Stadions zu rechnen. Hierfür müsste die bauliche Realisierbarkeit noch geprüft werden.

Es entstehen auch an der Oberfläche der Tegernseer Straße in beiden Tunnelvarianten keine größeren, umnutzbaren Freiflächen. Weiterhin muss für die Erschließung sowie die Ziel- und Quellverkehre eine 4-spurige Straße an der Oberfläche verbleiben. Verbesserungen beschränken sich auf die Möglichkeit der Schaffung von Straßenbegleitgrün sowie eine Reduzierung der Barrierewirkung durch die Schaffung besserer Querungsmöglichkeiten im Zuge der an der Oberfläche verbleibenden Straße. Durch die höhenfreie Verknüpfung der Tegernseer Landstraße mit der Chiemgaustraße ergeben sich Verkehrsmengenerhöhungen sowie höhere Lärmbelastungs- und Luftschadstoffwerte für die Anwohnerinnen und Anwohner in der Chiemgaustraße, v.a. im Bereich des Tunnelportals vor der Traunsteiner Straße. Zusätzlich besteht die Gefahr von Rückstauerscheinungen zu den Hauptverkehrszeiten am Knotenpunkt Chiemgaustraße/ Traunsteiner Straße. Die Verschlechterungen fallen beim Tunnelkonzept der Verlängerung des Candidtunnels geringer aus als bei der externen, langen Tunnelvariante. Unabhängig davon würde die Realisierung eines Seitentunnels zur Chiemgaustraße auch Eingriffe in private Grundstücke notwendig machen. Zur Vermeidung dieser negativen Auswirkungen in der Chiemgaustraße wurde von den Gutachtern als Alternative die Möglichkeit der Beibehaltung einer höhengleichen Verknüpfung geprüft und als grundsätzlich machbar eingestuft.

### **Verbesserungen der Luftschadstoffsituation**

Die Grenzwerte der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> sowie für PM<sub>10</sub> können bei beiden Tunnelkonzepten im Bereich der Tegernseer Landstraße erreicht werden. Im Bereich der Candidbrücke können sie nur bei der langen Tunnelvariante erreicht werden. In der Chiemgaustraße, im Bereich des zukünftigen Tunnelportals, werden bei einer höhenfreien Verknüpfung der Tegernseer Landstraße mit der Chiemgaustraße die Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> sowie für PM<sub>10</sub> jedoch überschritten. Dies könnte aber durch

eine Beibehaltung einer höhengleichen Verknüpfung vermieden werden. Insgesamt ist für alle Tunnelportale ein Abluftabsaugungskonzept mit Abführung der Tunnelabgase über Kamine oder anderen geeigneten Maßnahmen erforderlich, da aufgrund der dortigen Schadstoffkonzentrationen die Grenzwerte aller Voraussicht nach deutlich überschritten werden.

### **Verbesserung der Lärmsituation**

(bzgl. Untersuchungskorridor 100 m links und rechts der Straßenmittelachse)

Bezogen auf die alten Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR97 wird für die im Prognosenullfall (erwartete Verkehrsbelastung 2025 ohne Maßnahmen) von Grenzwertüberschreitungen betroffenen 245 Anwohnerinnen und Anwohner bei der langen Tunnelvariante der Nachtgrenzwert im Bereich der Candidstraße für ca. 77% und bei der Variante der Verlängerung des Candidtunnels für ca. 38% der Anwohnerinnen und Anwohner eingehalten. Im Bereich der Tegernseer Landstraße wird die Einhaltung des Grenzwertes von 60 dB(A) nachts bei der langen Tunnelvariante für ca. 43% und bei der Variante der Verlängerung des Candidtunnels für ca. 54% der betroffenen 958 Anwohnerinnen und Anwohner erreicht. Im Bereich der Chiemgaustraße bis Knoten Traunsteiner Str. erhöht sich für den Fall einer höhenfreien Verknüpfung der Tegernseer Landstraße mit der Chiemgaustraße die Anzahl der Betroffenen mit einer Lärmbelastung von mehr als 60 dB(A) nachts bei der langen Tunnelvariante um 23 % auf 192 und bei der Verlängerung des Candidtunnels um 6% auf 165.

### **Bauliche Realisierbarkeit**

Laut Gutachter ist der Bau der langen Tunnelvariante größtenteils in bergmännischer Bauweise zu realisieren. Dabei sind noch für große Herausforderungen, wie die Lösung der massiven verkehrlichen Beeinträchtigungen bei der Errichtung der Tunnelportale, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das OSRAM Gelände für die bauliche Realisierung des nordwestlichen Tunnelportals nicht zur Verfügung steht, da dort ein neues Wohngebiet entstehen soll, für das aktuell ein Bebauungsplan aufgestellt wird, Lösungen zu finden. Weitere Herausforderungen sind die Lösung eigentumsrechtlicher Fragen bei der erforderlichen Unterquerung zahlreicher privater Grundstücke, die bautechnische Lösung der Querung der U-Bahn sowie der insgesamt fehlenden Baugrundkenntnisse.

Die Verlängerung des Candidtunnels würde in offener bzw. in Deckelbauweise errichtet werden. Aufgrund der sehr beengten räumlichen Verhältnisse ist während der Bauzeit mit massiven Beeinträchtigungen sowie zeitweisen Teilsperren des Mittleren Rings zu rechnen. Um die bauliche Realisierbarkeit und den dafür notwendigen Kostenaufwand zu klären, müsste ein umfassendes Bauablaufkonzept erarbeitet werden. Dabei müssten vor allem die verträgliche Umleitung bzw. Aufrechterhaltung des Verkehrs, ggf. mit Aufständern/ Behelfsbrücken sowie maximal platzsparende Bauverfahren für alle Bauphasen geprüft werden.

Geschätzte Bauzeit für die Errichtung der Tunnel:

|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| Langer Tunnel             | ca. 8,5 Jahre |
| Verlängerung Candidtunnel | ca. 7,0 Jahre |

Herstellungskosten (Kostenrahmen):

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Langer Tunnel              | ca. 560 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters) |
| Verlängerung Candidttunnel | ca. 350 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters) |

Jährl. Unterhaltskosten:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| Langer Tunnel              | ca. 2,0 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters) |
| Verlängerung Candidttunnel | ca. 1,6 Mio. € (nach Einschätzung des vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragten Gutachters) |

### **Risiko**

Die Realisierbarkeit wird für beide Tunnelvarianten als sehr kritisch eingeschätzt.

Es bleibt die Frage offen, ob eine verträgliche Umleitung bzw. Aufrechterhaltung des Verkehrs, ggf. mit Aufständern bzw. Behelfsbrücken für den gesamten Bauzeitablauf, realisierbar ist und der bautechnische Aufwand bezogen auf das erreichbare Ergebnis als vertretbar eingestuft werden kann.

Bei der langen Tunnelvariante besteht zusätzlich ein sehr hohes Bau- und Baukostenrisiko aufgrund der noch fehlenden Baugrundkenntnisse für den bergmännischen Tunnel und der aufwändigen Unterquerung der U-Bahn sowie der Lösung von eigentumsrechtlichen Belangen im Zuge der Unterquerung von zahlreichen Privatgrundstücken.

Das Problem der Luftschadstoffkonzentrationen an den Tunnelportalen muss mittels Abluftabsaugungskonzept oder anderen geeigneten Maßnahmen inkl. Standortfrage für derartige Einrichtungen gelöst werden. Eine Konkretisierung der Fragen zur Abluftbehandlung ist erst im Rahmen einer detaillierten Projektplanung möglich.

Die Prognosen zur Luftschadstoffbelastung 2025 basieren auf Annahmen zur Entwicklung der Emissionen der Fahrzeugflotte, die nach aktuellen Ergebnissen zumindest für die Emissionen von EURO 6 Fahrzeugen als zu optimistisch angesehen werden müssen.

Die geschätzten Baukosten des langen Tunnels werden im Vergleich zu den Kosten für die Verlängerung des Candidttunnels und im Verhältnis zum erzielbaren Mehrertrag als unwirtschaftlich eingestuft.

### **Fazit**

Die Realisierbarkeit erscheint für beide Tunnelvarianten sehr fraglich.

Die Realisierbarkeit des langen Tunnels wird darüber hinaus wegen der Eingriffe in Privatgrund, der erheblich höheren Baukosten bei vergleichsweise geringem Mehrwert sowie des hohen Bau- und Baukostenrisikos noch deutlich kritischer gesehen.

## 2.3. Isarring / Englischer Garten

### **Bedeutung der Maßnahme**

Bei diesem Tunnelvorschlag handelt es sich nicht um ein Projekt zur Verbesserung der negativen Auswirkungen der hochbelasteten Hauptverkehrsstraße für die Wohnbevölkerung, sondern vordringlich um eine Reparatur des Landschaftsdenkmals Englischer Garten als ein Wahrzeichen der Stadt, das kulturell und geschichtlich von allgemeiner Bedeutung ist.

Der Wiederherstellung der durchgängigen historischen Parklandschaft wurde bereits in der stadt- und freiraumplanerischen Studie zum Mittleren Ring vom Mai 2000 aufgrund seiner geschichtlichen Bedeutung als Kulturerbe und seiner Funktion als Freizeit- und Erholungsort ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt. Die Barrierewirkung der auf dem Damm geführten Straße durch den Englischen Garten im besonders stark frequentierten Bereich des Kleinhesseloheser Sees wurde als inakzeptabel angesehen.

Für die Inangriffnahme einer nachhaltigen Lösung setzte sich in der Folge eine Bürgerinitiative ein. Mittels Finanzierung durch die Allianz Umweltstiftung wurde durch die Initiative eine Machbarkeitsstudie für eine Tunnellösung zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens in Auftrag gegeben und die Ergebnisse an Politik und Verwaltung übergeben.

Aufgrund seiner Bedeutung hat die Vollversammlung des Stadtrates mit dem Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring- Sachstand und weitere Handlungsbedarf“ am 19.02.2014 die Option einer Verlegung des Isarrings in einen Tunnel mit dem Ziel der Aufhebung der Zerschneidung des Englischen Gartens nachdrücklich befürwortet und die Verwaltung mit einer umfassenden fachlichen Prüfung der externen Machbarkeitsuntersuchung sowie mit dem unverzüglichen Beginn der Planungen beauftragt. Allerdings wurde als Realisierungsvoraussetzung eine maßgebliche Förderung durch den Freistaat Bayern als Eigentümer des Englischen Gartens sowie ein das Vorhaben unterstützendes Sponsoring durch Private und Unternehmen gefordert.

Gleichzeitig mit dieser Entscheidung wurde die ursprünglich vorgesehene zusätzliche oberirdische Verflechtungsspur zwischen Ifflandstraße und Dietlindenstraße in Fahrtrichtung West zur Verbesserung der am Isarring seit Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels entstandenen Stauerscheinungen als provisorische und nicht mehr als endgültige Lösung beschlossen. Entsprechend projiziert das Baureferat derzeit für die Fahrbahn in Richtung Westen auch nur einen provisorischen Ausbau mit drei Fahrstreifen in 3,00 m Breite, der im Rahmen der Genehmigungsunterlagen zum Negativattest der Planfeststellung von der Regierung von Oberbayern auch ausdrücklich nur als provisorische Zwischenlösung betrachtet wurde. Da mit einem Tunnel im Bereich des Englischen Gartens auch eine Verflechtungsspur in Fahrtrichtung Ost entstehen würde, ist in diesem Zusammenhang das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat, anhand aktueller Verkehrsmengen und Prognosewerte nochmals die verkehrliche Wirksamkeit und Verträglichkeit einer Tunnellösung zu prüfen.

### **Bauliche Realisierbarkeit**

Der Tunnel ist nach Prüfung durch das Baureferat und der zwischenzeitlich durchgeführten Baugrunderkundung in Deckelbauweise mit Bohrpfahlwänden analog den zuletzt errichteten Tunnel realisierbar. Es werden derzeit noch konzeptionelle Modifikationen geprüft, z.B. Erschließung Seehaus, Hirschau und Wohnanlage an der Gyßlingstraße um u.a. die Inanspruchnahme von Privatgrund zu reduzieren, sowie die Lage der Tunnelenden geprüft, z.B. im Hinblick auf die Verlegung der Bäche. Zudem wird zur Zeit die Anzahl der durch den Bau entfallenden Bäume und der Kompensationsbedarf ermittelt. Hierzu werden auch Bauverfahren untersucht, die einen möglichst geringen Eingriff in den Baumbestand gewährleisten. Zu den verkehrlichen und umweltbezogenen Auswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe) kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden, da die Untersuchungen hierzu noch nicht abgeschlossen sind. Geschätzte Bauzeit für die Errichtung des Tunnels: ca. 4,5 Jahre  
Herstellungskosten (Kostenrahmen): ca. 125 Mio. €  
Jährliche Unterhaltskosten: ca. 0,3 Mio. €

### **Risiko**

Die bauliche Realisierung ist gegeben.

An die Finanzierung wird vom Stadtrat die Erwartung gestellt, dass eine maßgebliche Förderung durch den Freistaat Bayern als Eigentümer des Englischen Gartens sowie ein das Vorhaben unterstützendes Sponsoring durch Private und Unternehmen geleistet wird.

Der Zeitpunkt der Realisierung muss in Abhängigkeit weiterer, dringlicher Straßeninfrastrukturprojekte festgelegt werden.

### **Fazit**

Eine bauliche Realisierung ist möglich, es muss jedoch noch die Frage der verkehrlichen und umweltbezogenen Auswirkungen, der Finanzierung und des Realisierungszeitpunktes geklärt werden. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat zeitnah im Rahmen eines gesonderten Beschlusses vorgelegt.

## **3. Weitere Vorschläge zu baulichen Maßnahmen am Mittleren Ring**

### **3.1. Alternative Tunnelidee für die Landshuter Allee der Wohnungsbaugesellschaft Gebr. Rossius**

Durch die private Wohnungsbaugesellschaft Gebrüder Rossius Eigenheim- und Wohnbau GmbH & Co. KG wurde für den Untersuchungsbereich der Landshuter Allee eine Idee für ein Tunnelkonzept mit darüberliegender Wohnbebauung entwickelt und der Politik und Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt.

Die Tunnelidee sieht einen vierstreifigen Tunnel ohne Ein- und Ausfahrten über den gesamten Streckenabschnitt zwischen der nördlichen Rampe der Donnersbergerbrücke und der Rampe über die Dachauer Straße vor. An der Oberfläche der Landshuter Allee ist eine mittige Wohnbebauung über dem Tunnelbauwerk mit einer Gebäudetiefe von ca. 12

m vorgesehen. Beidseitig der Bebauung verbleibt je eine zweispurige Einbahnstraße an der Oberfläche. Die Parkplätze für die Wohnbebauung werden im Erdgeschoss untergebracht und über die an der Oberfläche verbleibenden Einbahnstraßen erschlossen.

Als wesentlicher Kostenvorteil gegenüber der Tunnelkonzeption, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie ausgearbeitet wurde, wird die Vermeidung eines Eingriffs und damit der Verlegung des Hauptsammelkanals in der Landshuter Allee angesehen.

Zur Abschätzung und Bewertung der grundsätzlichen Unterschiede der Tunnelkonzeption aus der Machbarkeitsuntersuchung und der alternativen Tunnelidee hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Gutachtergemeinschaft der Machbarkeitsstudie mit der zusätzlichen, überschlägigen Untersuchung der verkehrlichen, städtebaulichen, schalltechnischen und lufthygienischen Auswirkungen auf Basis der vorliegenden Planskizzen beauftragt.

Vor Beginn der Untersuchung wurde in einem gemeinsamen Termin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, der Gutachtergemeinschaft und der Gebrüder Rossius Eigenheim- und Wohnbau GmbH & Co. KG das Verkehrsführungskonzept der Tunnelidee im Detail abgestimmt.

### **Städtebauliche Auswirkungen**

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung mit seiner prägenden Auswirkung auf das städtische Umfeld ist mit der Tunnelidee von Rossius aufgrund der fehlenden Zu- und Abfahrten von/zu den im weiteren Streckenverlauf anknüpfenden Hauptverkehrsstraßen (Nymphenburger Str., Leonrodstr.) mit erheblich mehr Oberflächenverkehr gegenüber der Tunnelkonzeption der Machbarkeitsstudie zu rechnen. Dadurch ergeben sich auch höhere Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Aufgrund der Verkehrsmenge stellt sich auch kein Entlastungseffekt im Sinne einer deutlichen Reduktion an Fahrspuren an der Oberfläche ein.

Des Weiteren stellt sich die Unterbringung der Stellplätze im Erdgeschoss gerade nicht als städtebaulicher Gewinn dar. Gegebenenfalls kann durch eine entsprechende Oberflächengestaltung im Zusammenhang mit einer aufgelockerteren Bebauung für mehr Aufenthaltsqualität an der Oberfläche gesorgt werden, eine verkehrliche und bauliche Trennwirkung der Landshuter Allee in der Stadtstruktur bleibt aber weiterhin bestehen.

### **Schalltechnische Bewertung**

Aus schalltechnischer Sicht weist die Rossius-Tunnelidee Nachteile auf, da deutlich höhere Verkehre auf der Oberfläche verbleiben und dadurch einerseits die Direktimmissionen aus dem Verkehr deutlich höher liegen und andererseits die bestehende Bebauung durch Mehrfachreflexionen zwischen den Baukörpern zusätzlich belastet wird.

Unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Orientierungswerte für den Lärmschutz nach DIN 18005 sind alle Baukörper, die in Mittellage der Landshuter Allee auf der Tunneloberfläche entstehen sollen, mit umfangreichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auszustatten. Hinzu kommt, dass die Baukörper aufgrund ihrer Lage keine ruhigen Fassaden aufweisen. Dementsprechend würde sich der Anteil der von hohen Lärmbelastungen betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zusätzlich erhöhen.

### **Lufthygienische Bewertung**

Aus lufthygienischer Sicht werden sich bei Feinstaub  $PM_{10}$  (und in der Folge auch bei  $PM_{2,5}$ ) keine signifikanten Zunahmen durch die Rossius-Tunnelidee im Vergleich zur Tunnelkonzeption der Machbarkeitsstudie ergeben. Dies gilt im nördlichen Teil des Untersuchungsraums auch für Stickstoffdioxid ( $NO_2$ ).

Im südlichen Teil ist aufgrund der weiterhin starken Verkehrsbelastung an der Oberfläche bei  $NO_2$  mit Werten um den Immissionsgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zu rechnen. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass der Knotenpunkt Landshuter Allee / Arnulfstraße bei dieser Tunnelidee in den Spitzenstunden nicht ausreichend leistungsfähig ist und ggf. in erhöhtem Maß Rückstaueffekte mit entsprechenden Verschärfungen der Luftschadstoffkonzentrationen mit der Gefahr von Grenzwertüberschreitungen auftreten können.

Im Bereich der Portale des Tunnels würde die Rossius-Tunnelidee zu einer um etwa 10 bis 15 % geringeren Luftschadstoffkonzentration im Vergleich zur Tunnelkonzeption der Machbarkeitsstudie führen. Eine Tunnelentlüftung über einen oder mehrere Abluftkamine oder andere Methoden der Abluftbehandlung bliebe aber dennoch unverzichtbar.

### **Bauliche Realisierbarkeit**

Statische und bautechnische Fragen der Tunnelkonstruktion mit Wohnüberbauung erscheinen lösbar, u.a. durch zwei voneinander getrennte Bauwerke für das Fundament der Wohngebäude und für den Verkehrstunnel. Es wären jedoch noch Planänderungen hinsichtlich fehlender Tunnelnotausgänge, Betriebsstationen sowie der aller Voraussicht nach ebenfalls notwendigen Abluftabsaugungskanäle erforderlich. Ggf. kann dadurch ein Eingriff in den Bereich des Hauptsammelkanals und dessen Verlegung nicht umgangen und die Baukosten entsprechend erhöht werden.

Die Zufahrt aus Norden auf den Knotenpunkt Landshuter Allee / Arnulfstraße ist mangels direkter Zufahrt zum Mittleren Ring in den Spitzenstunden nicht ausreichend leistungsfähig. Gegebenenfalls kann hier die Tunnelidee von Rossius an die Tunnelkonzeption aus der Machbarkeitsstudie angepasst werden oder es müsste im Bereich zwischen der Arnulfstraße und der Nymphenburger Straße die heutige Bestandssituation erhalten bleiben.

### **Risiko**

Die maßgebliche Zielsetzung der Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner und die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes können mit dem Lösungsvorschlag von Rossius kaum erreicht werden. Die Ausschlusskriterien sind insbesondere

- die weiterhin erhöhten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zusätzliche Schallreflexionen zwischen den eng stehenden Gebäuden,
- der Verbleib von je 2 Fahrspuren auf beiden Gebäudeseiten in schmaler Straßenschlucht und wenig Gestaltungsmöglichkeiten für eine wirksame Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- kaum lösbare Einhaltung der städtebaulichen Richtlinien für Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bei den möglichen Wohnungsgrundrissen,
- die Exponierung neuer Anwohnerinnen und Anwohner in einem Bereich mit hoher Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Aufgrund der noch nicht geklärten Frage, ob der große Hauptsammelkanal tatsächlich unangetastet bleiben kann, sowie der ungeklärten Bauwerksgründung besteht ein hohes Baukostenrisiko.

### **Fazit**

Die Realisierung dieser Tunnelidee wird aus fachlicher Sicht nicht befürwortet, da die maßgeblichen Zielsetzungen der Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen kaum erreicht werden können. Zudem erscheint die Realisierbarkeit einer allen Anforderungen an ausreichenden Lärm- und Luftschadstoffschutz genügenden Wohnbebauung sehr fraglich. Sehr fraglich sind auch die von Rossius und Pöhlmann geschätzten Kosten für ihre Tunnelidee von 50 Millionen Euro unter Berücksichtigung eines Erlöses aus der Immobilienverwertung von 80 Millionen Euro.

### **3.2. Vorschläge der Vieregg - Rössler GmbH**

Im Jahr 2010 wurden im Auftrag der Freien Wähler durch die Vieregg&Rössler GmbH Vorschläge zum Bau von Tunnel- und Trogbauwerken zum Ausbau des Mittleren Rings in den Abschnitten Landshuter Allee, Chiemgaustraße und Innsbrucker Ring erarbeitet und über Anträge der Freien Wähler die Landeshauptstadt München u.a. um Prüfung der Vorschläge gebeten.

Das Konzept der Vieregg-Rössler GmbH von April 2010, das Gegenstand der Anträge war, sieht explizit folgende Maßnahmen vor:

- Verlegung der **Landshuter Allee** in Troglage, höhenfreie Querung aller kreuzenden Hauptverkehrsstraßen mittels Unterführungsbauwerken (kurze Tunnel) sowie Verknüpfung des Mittleren Rings mit den Hauptverkehrsstraßen über einspurige Rampen.
- Verlegung der **Chiemgaustraße** in einen höhenbeschränkten, für den LKW-Verkehr nicht benutzbaren, doppelstöckigen Tunnel zwischen Tegernseer Landstraße und Rosenheimer Straße. Höhenfreie Verknüpfung der Chiemgaustraße mit der Tegernseer Landstraße Bau des Tunnels in bergmännischer Bauweise. Rückbau der parallel verlaufenden Stadelheimer-/Ständlerstraße auf 2 Fahrspuren.
- Verlegung des **Innsbrucker Rings** in Troglage, höhenfreie Querung aller kreuzenden Hauptverkehrsstraßen mittels Unterführungsbauwerken (kurze Tunnel) sowie Verknüpfung des Mittleren Rings mit den Hauptverkehrsstraßen über einspurige Rampen. Darüber hinaus wird im Bereich des Ortskerns Ramersdorf der von Norden kommende Zuflussverkehr zur Autobahn A8 höhenfrei in einem Tunnel in -2 Ebene auf die Autobahn geführt. Der den Mittleren Ring querende Verkehr zwischen Roseheimer Straße und Autobahn A8 wird ebenfalls höhenfrei über den in Troglage befindlichen Mittleren Ring geführt. Die Rosenheimer Straße wird über eine zusammengefasste Fahrbahn südlich des alten Ortskerns Ramersdorf in Tunnellage geführt.

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ vom 19.02.2014 wurden die Anträge behandelt. Die Vorschläge der Vieregg-Rössler GmbH wurden im Rahmen der



Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation an den Mittlerer Ring-Abschnitten Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee, soweit auf Basis der verfügbaren Unterlagen möglich, berücksichtigt. Eine detaillierte verkehrs- und bautechnische Prüfung konnte jedoch nicht erfolgen, da hierfür die verfügbaren Unterlagen, bestehend aus Konzeptskizzen und einem Beschreibungstext nicht ausreichten. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen wurden der Vollversammlung des Stadtrates ebenfalls am 19.02.2014 mit der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße“ vorgelegt.

Nachdem im Zuge der Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien im Dezember 2014 von den Bezirksausschüssen 17 und 18 in schriftlichen Stellungnahmen nochmals die Einbeziehung der Vorschläge der Vieregg-Rössler GmbH ausdrücklich gewünscht wurde, wird im Folgenden die Prüfung und Bewertung der Vorschläge sowohl im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen als auch in den weiteren Überlegungen zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring dargelegt.

- Verlegung der **Landshuter Allee** in Troglage:

Bei der Festlegung von grundsätzlich infrage kommenden baulichen Maßnahmenkonzepten für die Landshuter Allee, im Rahmen der Stufe 1 der Machbarkeitsuntersuchung, wurde eine Verlegung der Landshuter Allee in Troglage geprüft und sehr schnell verworfen. Die Troglage wurde insbesondere hinsichtlich einer verträglicheren Integration dieser hochbelasteten Hauptverkehrsstraße in seinem städtischen Umfeld als wenig zielführend angesehen. Durch ein offenes Trogbauwerk können keine Flächen zur städtebaulichen Umgestaltung gewonnen werden. Das offene, sichtbare Trogbauwerk mit ebenfalls offenen Zu- und Abfahrtsrampen würde zum bestimmenden Element für das Erscheinungsbild der gesamten Landshuter Allee. Die heute schon als erheblicher Mangel angesehene Zerschneidungswirkung des Mittleren Rings würde noch verstärkt.

Außerdem sind keine maßgeblichen Reduzierungen der Schadstoff- und Lärmbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner durch einen offenen Trog erreichbar, wie sich bei der Untersuchung einer Troglösung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung zur Tegernseer Landstraße herausgestellt hat.

Deshalb wird eine Troglösung für die Landshuter Allee nicht als empfehlenswert eingestuft und an dem im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Tunnelkonzept als weiter zu verfolgender Lösungsansatz festgehalten.

- Verlegung der **Chiemgaustraße** in einen höhenbeschränkten, doppelstöckigen Tunnel, Rückbau der Stadelheimer-/Ständlerstraße auf 2 Fahrspuren:

Grundsätzlich besteht gemäß aktuellem Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München auch bereichsweise in der Chiemgaustraße ein Handlungsbedarf zur Reduzierung der Lärmbelastungen, deshalb wurde sie auch als ein Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan definiert. Allerdings ist die Chiemgaustraße mit derzeit ca. 45.000 Kfz/Tag der mit Abstand am geringsten belastete Abschnitt des

Mittleren Rings. Dies ist darauf zurückzuführen, dass hier der Mittlere Ring durch die etwas weiter südlich parallel verlaufende, gut ausgebaute, 4-spurige Stadelheimer Str./ Ständlerstraße z.T. entlastet wird. Außerdem muss der Mittlere Ring im Abschnitt der Chiemgaustraße keine großräumige Sammel- und Verteilungsfunktion übernehmen. Der Fernverkehr nach Süden aus dem westlichen Stadtgebiet zweigt bereits am Knotenpunkt Tegernseer Landstraße/ Chiemgaustraße/ McGraw Graben vom Mittleren Ring ab und nach Süden aus dem östlichen Stadtgebiet bereits am Knotenpunkt Chiemgaustraße/ Rosenheimer Str./ Innsbrucker Ring/ Autobahn A8.

Der Vorschlag, einen höhenbeschränkten, für den Lkw-Verkehr nicht befahrbaren, Tunnel am Mittlerer Ringabschnitt Chiemgaustraße zu errichten, widerspricht der grundsätzlichen Konzeption und Zielsetzung des funktional hierarchisierten Münchner Verkehrsstraßennetzes. Dieses sieht - entsprechend der gängigen Praxis der Straßennetzplanung - vor, dass auf einem definierten Hauptverkehrsstraßennetz der großräumige Verkehr, inklusive Schwerverkehr, weitestgehend gebündelt wird und im ansonsten untergeordneten Straßennetz in den Stadtquartieren nur der direkte Ziel- und Quellverkehr abgewickelt wird. Bei dem im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans festgelegten Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt München übernimmt der Mittlere Ring die zentrale Hauptsammel- und Verteilungsfunktion im Hauptverkehrsstraßennetz. In diesem Sinne wurden in den letzten Jahren am Mittleren Ring hohe Investitionen zur Stärkung dieser Funktion getätigt. Eine Verdrängung des Schwerverkehrs auf das untergeordnete Straßennetz der angrenzenden Stadtquartiere durch den Bau eines höhenbeschränkten Tunnels am Mittleren Ringabschnitt Chiemgaustraße ist deshalb nicht zielführend. Außerdem ist bei einem rein Pkw-tauglichen Tunnel noch fraglich, wie sicherheitstechnische Aspekte wie z.B. Rettungs- und Feuerwehreinsätze, Höhenkontrolle etc. gelöst werden.

Auch der Vorschlag zum Rückbau der Stadelheimer Straße/ Ständlerstraße auf 2 Fahrspuren ist aus Sicht der Untersuchungsergebnisse der Stadt- und freiraumplanerischen Studie zum Mittleren Ring aus dem Jahr 2000 kritisch zu sehen. In der Studie wird explizit empfohlen, das parallele Straßenpaar der Chiemgaustraße und Stadelheimer Straße /Ständlerstraße hinsichtlich einer gleichmäßigen Aufteilung der Verkehrsbelastungen in Zukunft eher weiter zu stärken. Darüber hinaus wird in der Studie der Abwicklung größerer Verkehrsmengen in der Stadelheimer Straße / Ständlerstraße eine höhere Verträglichkeit bescheinigt.

Um auch am Mittleren Ringabschnitt der Chiemgaustraße eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen, müssen - nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit - neben Tunnelmaßnahmen zunächst auch alle sonstigen infrage kommenden Maßnahmen untersucht werden. Dies kann jedoch erst nach Abschluss der noch ausstehenden vertiefenden Untersuchungen und Entscheidung zu den baulichen Maßnahmen an den Ringabschnitten Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße sowie unter Berücksichtigung der Dringlichkeit von weiteren Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans und der Dringlichkeit von Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffbelastungen im Zuge des Mittleren Rings und des weiteren Hauptverkehrsstraßennetzes in Angriff genommen werden.

- Verlegung des **Innsbrucker Rings** in Troglage:

Aus den bereits zur Verlegung der Landshuter Allee in Troglage angeführten Gründen wird auch eine Verlegung des Innsbrucker Rings in Troglage nicht als zielführend angesehen.

Bezüglich der vorgeschlagenen Höhenfreimachungen aller querenden Straßen zur Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit des Mittleren Ringabschnitts Innsbrucker Ring muss grundsätzlich darauf hingewiesen werden, dass die zu den Hauptverkehrszeiten auftretenden Stauerscheinungen am Mittleren Ring durch weitere Ertüchtigungsmaßnahmen nur lokal aber nicht grundsätzlich gelöst werden können. Sie werden vielmehr durch lokale Ausbaumaßnahmen nur auf andere, nicht erweiterbare Ringabschnitte verlagert und verschärfen dort die Stauerscheinungen. In den weiteren Überlegungen zur Verbesserung der als störanfällig eingestuften Bereiche des Mittleren Rings müssen deshalb auf die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Ringabschnitte abgestimmte, verkehrsplanerische, -steuernde, und -lenkende Maßnahmen geprüft werden. Zur Untersuchung solcher Maßnahmen wurde die Verwaltung bereits mit Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ der Vollversammlung des Stadtrates am 19.02.2015 beauftragt. Die Untersuchungen wurden bereits begonnen, als Bereich mit der höchsten Priorität wurden zuerst Maßnahmen für das Umfeld des Luise-Kiesselbach-Platzes bis zur Donnersbergerbrücke, insbesondere für den störanfälligen Trappentretunnel, untersucht. Der für diesen Bereich erarbeitete Lösungsvorschlag einer Spuraddition aus dem Trappentretunnel Richtung Norden auf die Donnersbergerbrücke wurde mit Beschluss „Trappentretunnel – dreispurige Ausfahrt des Mittleren Ringes aus dem Trappentretunnel in Richtung Norden“ des Bauausschusses vom 14.07.2015 beschlossen (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 02752) und ist bereits umgesetzt. Die Untersuchungen werden nun sukzessive nach Dringlichkeit priorisiert an den weiteren störanfälligen Ringabschnitten fortgesetzt.

Zu den darüber hinausgehenden Vorschlägen von Tunnel- und Trogbaumaßnahmen am Knotenpunkt Chiemgaustraße / Rosenheimer Str. / Innsbrucker Ring / Autobahn A8, im Bereich des historischen Ortskerns Ramersdorf und der Rosenheimer Straße, wird auf das derzeit in Bearbeitung befindliche Projekt zur Stadtsanierung und Überplanung des historischen Ortskerns Ramersdorf verwiesen (siehe Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.07.2014 zur Stadtsanierung in München am Mittleren Ring Südost „Stadt- und Ortsteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“; Sanierungsgebiet „Innsbrucker Ring / Baumkirchner Straße“ Überplanung des historischen Ortskerns Ramersdorf (RIS-Nr. 14 - 20 / V 00824)).

Im Rahmen dieses Projektes wird als ein wesentliches Sanierungsziel auch die verkehrliche Neuordnung im Planungsgebiet und Verbesserung der Knotenpunkte – inkl. der Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr- am Ende der Autobahn A8 / Chiemgaustraße/ Rosenheimer Str/ Innsbrucker Ring formuliert. Die Umgestaltung dieses Knotenpunktes ist unter der besonderen Berücksichtigung der städtebaulichen Reparatur des historischen Ortskerns Ramersdorf und seiner besseren Verknüpfung mit seiner Quartiersumgebung zu bearbeiten und darf aus diesem Zusammenhang nicht herausgelöst werden.

### **3.3. Überdeckung Leuchtenbergring**

Am 10.10.2014 hat der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim den Antrag Nr. 14-20 / B 00526 (Anlage 6) gestellt, in dem beantragt wird, den tiefergelegten Abschnitt des Leuchtenbergrings zwischen der Berg-am-Laim-Straße und dem Bahnüberführungsbauwerk Leuchtenbergring mit einem Deckel zu versehen und die Zufahrten (Rampen) zur Berg-am-Laim-Straße (und ggf. Deggendorfer Straße) einzuhausen. Der Deckel soll baulich so errichtet werden, dass die entstehenden Flächen begrünt bzw. für Freizeitangebote (Sitzbänke, Spielplatz, Sport) genutzt werden können. Vor der Kreuzung Ampfing- / Berg-am-Laim-Straße soll eine kreuzungsfreie Wendemöglichkeit von der Auffahrt zur Abfahrt, vergleichbar der Wendemöglichkeit vor der Einsteinstraße, geschaffen werden. Entsprechende Planungen sollen unter Einbeziehungen der Anlieger (speziell ehem. BfB-Anlage, Büroflächen westlich am Ring) begonnen werden. Als bauliches Vorbild dabei sind Deckel und Einhausungen am Petuertunnel zu betrachten.

Gemäß aktuellem Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München ist auch der Bereich des Leuchtenbergrings als ein Untersuchungsgebiet mit Handlungsbedarf zur Reduzierung der Lärmbelastungen ausgewiesen. Auch die Luftschadstoffbelastungen befinden sich hier in einem grenzwertigen Bereich. Bei den zu ergreifenden Maßnahmen sind aber auch alle anderen verkehrsplanerischen, -steuernden und -lenkende Maßnahmen, die grundsätzlich infrage kommen, zu prüfen. Eine Untersuchung des Bereiches Leuchtenbergring wird deshalb im Rahmen des Auftrags zur Untersuchung von Lösungsansätzen für als störanfällig eingestufte Bereiche des Mittleren Rings aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ vom 19.02.2014 unter Berücksichtigung einer priorisierten Vorgehensweise nach Dringlichkeit in Angriff genommen.

### **3.4. Alternativen zur Planung „Ein Englischer Garten“**

Im Antrag Nr. 14-20 / A 01203 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 10.07.2015 (Anlage 3) wird die Stadtverwaltung gebeten 4 Varianten hinsichtlich der unterschiedlichen Auswirkungen auf den vorhandenen Baumbestand bzw. in den Naturhaushalt dazustellen.

Die Verwaltung der Landeshauptstadt München wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2014 damit beauftragt, die Genehmigungsplanung für die Einfädelspur auf der Nordseite des Isarrings weiterhin mit hoher Priorität zu betreiben. Diese soll jedoch als Provisorium mit Fahrbahnbreiten von jeweils 3,00 m realisiert werden. Derzeit wird durch das Baureferat eine Beschlussvorlage zu der provisorischen Einfädelspur vorbereitet.

Als langfristige Lösung hat der Stadtrat die Option einer Verlegung des Isarrings in einen Tunnel mit dem Ziel der Aufhebung der Zerschneidung des Englischen Gartens nachdrücklich befürwortet und einen unverzüglichen Beginn der Planungen gefordert. An die Verwaltung wurde der Auftrag erteilt, die Machbarkeitsstudie der Stiftung "Ein

Englischer Garten" hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen, der grundsätzlichen Machbarkeit, des Kostenrahmens, der Auswirkungen der provisorischen Verkehrsführung und Baustraßen auf den bestehenden Baumbestand sowie der Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen zu prüfen.

Die im o.g. Antrag vorgeschlagene Variante 1, ein Straßenausbau mit Verflechtungsspuren nach Vorgaben aktueller Straßenbaurichtlinien, wird gemäß dem o.g. Stadtratsauftrag nicht weiterverfolgt. Der Bau einer oberirdischen Einfädelspur auf der Nordseite des Isarrings mit Fahrbahnbreiten von 3,50 m für die Einfädelspur und die durchgängigen Fahrbahnen als langfristige Lösung wurde vom Stadtrat mit dem Beschluss vom 19.02.2014 abgelehnt. Ein sechsspuriger oberirdischer Ausbau kommt wegen des erforderlichen Platzbedarfes und den damit verbundenen Eingriffen in Landschaft und Natur nicht infrage.

Die Variante 2, ein Straßentunnel mit einer Länge von ca. 380 m gemäß der Machbarkeitsstudie der Stiftung "Ein Englischer Garten" wird derzeit durch die Verwaltung u.a. auch hinsichtlich seiner Auswirkungen auf den Baum- und Grünbestand sowohl für die bauzeitliche als auch die endgültige Verkehrsführung geprüft.

Eine Landschaftsbrücke mit einer Länge von 150 m bzw. 50 m über den Isarring, wie mit den Varianten 3 und 4 vorgeschlagen, wird aus denkmalschutz- und naturschutzfachlicher Sicht kritisch gesehen und wurde daher bereits vor der Stadtratsbefassung am 19.02.2014 als nicht zielführend angesehen und daher nicht weiterverfolgt.

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde stellt eine Landschaftsbrücke keine weiterverfolgenswerte Variante zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens dar. Durch das für eine Landschaftsbrücke erforderliche Bauwerk würde die Architektur dieses einmaligen Landschaftsgartens an dieser Stelle endgültig aufgegeben und die Zweiteilung des Englischen Gartens zusätzlich betont. Die mit der Errichtung des Bauwerks verbundenen Eingriffe in den vorhandenen, landschaftsbildprägenden und vollständig als Biotop kartierten und überregional bedeutsamen Baumbestand wären erheblich.

Die Untere Denkmalschutzbehörde merkt an, dass durch eine Landschaftsbrücke direkt nördlich des Kleinhesseloher Sees eine Hügelformation entstünde, die innerhalb der Auenlandschaft einen Fremdkörper darstellen würde. So verlange z.B. der See in der Isaraue vielmehr nach einer flachen Uferzone. Zudem seien Beeinträchtigungen des Einzelbaudenkmals Kleinhesseloh 2 und 2a sowie des nördlich des Seehauses gelegenen Einzelbaudenkmals "Denkmal für Reinhard Freiherr von Werneck" zu befürchten. Darüber hinaus müssten im Bereich der Landschaftsbrücke wohl sämtliche Pflanzungen und die vorhandenen Parkarchitekturen entfernt werden. Die Untere Denkmalschutzbehörde sieht daher die Variante mit einer Verlegung des Isarrings in einen Tunnel als denkmalfachlich zielführender an.

Die Ergebnisse der oben genannten derzeit laufenden Prüfaufträge der Verwaltung werden dem Stadtrat, sobald diese vorliegen, in einem gesonderten Beschluss zum Tunnel Isarring voraussichtlich im ersten Halbjahr 2016 vorgestellt werden.

#### **4. Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchungen an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße“ vom 19.02.2014 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchungen in den betroffenen Stadtbezirken gemeinsam mit den Gutachtern und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen durchzuführen.

Es wurden zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen geplant und von einem zugeschalteten externen Kommunikationsbüro vorbereitet und moderiert.

Die Informationsveranstaltungen fanden am 04.12.2014 für die Tegernseer Landstraße und am 09.12.2014 für die Landshuter Allee statt. Die Bürgerinnen und Bürger wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den jeweiligen Gutachterbüros über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen informiert. Im anschließenden Gespräch wurden Fragen beantwortet und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen. Darüber hinaus wurde über die Alternative Tunnelidee für die Landshuter Allee der Wohnungsbaugesellschaft Gebr. Rossius sowie über die Vorschläge zu Tunnel- und Trogbauwerken insbesondere im Bereich der Tegernseer Landstraße und der Chiemgaustraße diskutiert.

Dazu waren neben den Gutachtergemeinschaften und Vertreterinnen und Vertretern des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auch Vertreterinnen und Vertreter des Kreisverwaltungsreferates und des Referates für Umwelt und Gesundheit anwesend.

Zusätzlich zu den Veranstaltungen wurden die Planunterlagen an zentralen Orten in den Stadtvierteln Moosach, Neuhausen-Nymphenburg sowie Giesing und Obergiesing ausgelegt. Es wurde auch noch ein Meinungsbogen erstellt, um auch den Bürgerinnen und Bürgern, die nicht an den Veranstaltungen teilnehmen konnten, die Möglichkeit zur Meinungsäußerung zu Punkten, die für das weitere planerische Vorgehen von Bedeutung sind, zu geben. Der Meinungsbogen lag über einen Zeitraum von ca. vier Wochen an den zentralen Orten, zusammen mit den Planunterlagen, in den betroffenen Stadtvierteln aus.

Die auf den Veranstaltungen von den Bürgerinnen und Bürgern sowie Bezirksausschussvorsitzenden und -mitgliedern angesprochenen und diskutierten Themen wurden zusammen mit den zurückgesendeten Meinungsbögen von dem externen Kommunikationsbüro dokumentiert, evaluiert und in einem Ergebnisbericht zusammengestellt.

##### **4.1. Auswertung der Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen**

An der Informationsveranstaltung zur Tegernseer Landstraße nahmen ca. 70 Bürgerinnen und Bürger teil. Etwa 25 % davon wohnten direkt am Mittleren Ring (Tegernseer Landstraße / Candidstraße). Die Informationsveranstaltung zur Landshuter Allee wurde

von ca. 170 Bürgerinnen und Bürgern besucht. Etwa 15% wohnten oder arbeiteten direkt an der Landshuter Allee.

Insgesamt füllten 236 Bürgerinnen und Bürger einen Meinungsbogen aus. Davon äußerten sich ca. 15% (35) zur Machbarkeitsstudie Tegernseer Landstraße und ca. 85% (201) zur Machbarkeitsstudie Landshuter Allee.

Die hohe Bedeutung, die Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffreduzierung für die Bevölkerung haben, zeigte sich an beiden Standorten. Die Bürgerinnen und Bürger nahmen mit hoher Sachkenntnis und gut informiert sowohl an den Veranstaltungen als auch an der Meinungsbogenaktion teil. An der Landshuter Allee erhielt die Machbarkeitsuntersuchung durch die in den Medien veröffentlichten Vorstellungen zu einer alternativen Tunnelvariante mit einer Wohnüberbauung von den Gebrüdern Rossius zusätzliche Aktualität.

Weiterhin möchten die Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich zu den nächsten Projekt- und Planungsschritten der vorliegenden Tunnelkonzepte zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße informiert und beteiligt werden.

### **Tegernseer Landstraße**

Die Ergebnisse der Informationsveranstaltung und der Meinungsbögen zeigten ein differenziertes, manchmal etwas resignatives Bild. Die Realisierung der Maßnahmen zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung wurde als dringlich und überfällig angesehen, erhofft wurde zudem eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die schwierigen technischen Gegebenheiten und die hohen Kosten ließen Skepsis an der Umsetzung der Varianten deutlich werden.

Dies betraf vor allem die Einschätzung der Machbarkeit des externen Tunnels. Viele Bürgerinnen und Bürger sahen dies aufgrund der hohen Kosten und der Unsicherheiten bei der technischen Durchführbarkeit kritisch, zumal der Tunnel die eigentlichen Probleme und die jahrelangen Versäumnisse nach ihrer Ansicht nicht löse. Andere befürworteten den externen Tunnel, sie erhofften sich einen Mehrwert für das Stadtviertel.

Die Verlängerung des Candidtunnels wurde als realistischer eingestuft und erhielt höhere Zustimmung, aber es gab aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger viele problematische Punkte, für die in den vertiefenden Untersuchungen Lösungen gefunden werden müssen. Dies betraf vor allem den Knotenpunkt an der Grünwalder Straße und den Knotenpunkt an der Chiemgaustraße/ McGraw Graben.

Die langen Bauzeiten und die damit verbundenen Probleme (Verkehrsbelastungen, Dreck, Stau, Umleitungen etc.) wurden als Kritikpunkte benannt.

Generell wurde deutlich, dass die dringliche Lösung der Verkehrsprobleme des Münchner Süd-Ostens mit der hohen Belastung in den Stadtvierteln, gerade auch angesichts künftiger Bevölkerungs- und Mobilitätzunahmen, großräumige grundsätzliche Lösungen und Mobilitätskonzepte verlangen. Hier wurde aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu lange nicht gehandelt.

### **Landshuter Allee**

Wenn auch viele Bürgerinnen und Bürger nicht direkt an der Landshuter Allee wohnen, so bildet doch für viele Menschen diese Verkehrsschneise ein städtebauliches Element aus den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts, das es abzuschaffen gilt.

Die Bürgerinnen und Bürger erkannten die Chance der Verlängerung des Tunnels vor allem dahin gehend, dass die Belastung durch Lärm und Schadstoffe reduziert werden wird, bei gleichzeitigem Gewinn einer Naherholungszone an der Oberfläche. Das Thema Nachverdichtung, auch als Unterstützung bei der Finanzierung des Tunnelbauwerks, wurde von der Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohner abgelehnt. Die Befürchtung einer trennenden Wirkung war für viele Grund, jegliche Bebauung über dem Tunnel negativ zu sehen.

Der Wunsch des Zusammenwachsens des derzeit durch die Landshuter Allee getrennten Stadtviertels war sehr groß. Die nachteiligen Folgen eines Tunnels wie Zu- und Ausfahrtrampen sowie die notwendige Entlüftung wurden durchaus kritisch gesehen. Hier wurde aber mehrheitlich auf vernünftige Lösungen gebaut, die mit konzertierten Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkung und Integration der Abluftkamme in andere Bauwerke, einhergehen.

Zum Ausdruck gebracht wurde auch die Forderung, die geplante Tunnelverlängerung nicht nur als lokale Maßnahme zu sehen, sondern auch im Zusammenhang mit einem stadtweiten Verkehrskonzept. Für die Variante Tunnelverlängerung war bei den Bürgerinnen und Bürgern eine große Zustimmung zu erkennen.

## **4.2. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse zu den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchungen**

Im Nachgang zu den Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen haben auch die Bezirksausschüsse der betroffenen Stadtbezirke Stellungnahmen sowie einen Antrag zum weiteren Vorgehen in Bezug auf die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen eingereicht.

### **Tegernseer Landstraße**

In seiner Stellungnahme vom 19.01.2015 (Anlage 14) hat der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten die Forderung bekräftigt, dass die Studie der Vieregg-Rössler GmbH – wie bereits beantragt – einbezogen wird, die Chiemgaustraße einbezogen wird und für die Bauphase der Mittlere Ring im Südosten abschnittsweise -z.B. ostwärts und westlich des McGraw-Grabens – ggf. komplett gesperrt wird, um den Bau schneller und kostengünstiger durchführen zu können und damit verbunden für die Bauzeit alternative und intelligente Verkehrsführungen, auch weiträumig, darzustellen.

In seiner Stellungnahme vom 03.02.2015 (Anlage 15) hat der Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching den Wunsch ausgesprochen, dass bei der Weiterentwicklung des Handlungsprogramms auch alternative Studien (wie beispielsweise



von Vieregg-Rössler) in die Planungen mit einbezogen werden.

### **Landshuter Allee**

In seiner Stellungnahme vom 16.12.2014 (Anlage 16) hat der Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes Moosach mitgeteilt, dass eine Tunnelverlängerung bis zum Nordende der Borstei begrüßt wird, eine Anbringung von Flüsterasphalt in der Olympia-Pressestadt sowie eine Tempobegrenzung auf 50 km/h bis zur Moosacher Straße wünschenswert wären.

Am 20.01.2015 hat der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg den Antrag Nr. 14-20 / B 00809 „Untertunnelung der Landshuter Allee“ gestellt (Anlage 5). In dem Antrag wird der Stadtrat aufgefordert, die im Ergebnis der Machbarkeitsstudie aus 2013 als alternativlos festgestellte Tunnellösung für die Landshuter Allee zu beschließen, die Realisierung des Tunnels an der Landshuter Allee mit 1. Priorität und unverzüglich anzugehen und die Gestaltung des Tunnels sowie der Tunneloberfläche ebenfalls im Sinne des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie als städtebauliche Maßnahme zu planen.

## **5. Priorisierung**

Auf Basis der Bewertung aller vorliegenden Untersuchungsergebnisse zu den Machbarkeitsuntersuchungen und weiteren Vorschlägen zu baulichen Maßnahmen am Mittleren Ring sowie der vorliegenden Auswertung der Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen und Stellungnahmen und eines Antrags der Bezirksausschüsse ergibt sich aus fachlicher Sicht folgender Vorschlag für die drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen am Mittleren Ring.

### **5.1. Fachlicher Priorisierungsvorschlag für die optionalen Tunnelbaumaßnahmen Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee**

Die angestrebten Ziele der Verbesserung der Lärm- und Abgasbelastung für die angrenzende Wohnbebauung und die Potentiale für eine städtebauliche Verbesserung bzw. Gewinn an Flächen für eine stadträumliche Umgestaltung und Aufwertung lassen sich am Mittleren Ringabschnitt **Landshuter Allee**, unter dem Vorbehalt noch ausstehender vertiefender Untersuchungen, die für eine ausreichend belastbare Einschätzung und vor einer Entscheidung zum Einstieg in konkrete Vorplanungen noch erforderlich sind, am ehesten realisieren.

Darüber hinaus wird der Handlungsbedarf für den Mittleren Ringabschnitt Landshuter Allee tendenziell höher eingestuft, weil dies der Ringabschnitt mit der absolut höchsten Einwohnerdichte und Verkehrsbelastung ist.

Insgesamt werden die baulichen Risiken für einen Tunnel im Zuge der Landshuter Allee nach derzeitigem Erkenntnisstand aller Voraussicht nach als beherrschbar und lösbar angesehen. Somit wird der Tunnelkonzeption an der Landshuter Allee die höchste Priorität eingeräumt.

Für den Mittleren Ringabschnitt **Tegernseer Landstraße** haben die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen gezeigt, dass sich mit den erarbeiteten Tunnelkonzeptvorschlägen deutlich geringere Verbesserungen als an der Landshuter Allee erreichen lassen. Insbesondere können zentrale Verbesserungsnotwendigkeiten wie z.B. spürbare Verkehrsreduzierungen am hochbelasteten Knotenpunkt Candidstraße/ Grünwalder Straße/ Tegernseer Landstraße sowie ein Gewinn an größeren zusammenhängenden Flächen für eine stadträumliche Umgestaltung und Aufwertung an der Tunneloberfläche nicht erreicht werden.

Da insbesondere das Bau- und Baukostenrisiko des langen externen Tunnels als extrem hoch eingeschätzt wird und diese Tunnellösung mit deutlich höheren Baukosten im Vergleich zu einem relativ geringen Mehrgewinn verbunden ist, wird als allenfalls vorstellbarer Lösungsansatz die Verlängerung des Candidtunnels gesehen. Um bei dieser Lösung aber eine Verschlechterung der Situation in der Chiemgaustraße zu vermeiden, wird die Beibehaltung eines höhengleichen Anschlusses an die Chiemgaustraße, wie von den Gutachtern schon geprüft, als notwendig erachtet. Darüber hinaus müsste eine nochmalige Überprüfung der Dimensionierung und baulicher Realisierbarkeit des Knotens an der Grünwalder Straße vorgenommen werden.

Da als zentrale Realisierungsvoraussetzung die Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit noch nicht gelöst ist, wird hier der vordringliche Bedarf für nächste vertiefende Untersuchungen gesehen. Im Rahmen dieser Untersuchungen müssen verkehrstechnische (verträgliche Verkehrsumleitungen während der Bauzeit für alle Bauphasen) und bautechnische (ggf. Behelfsbrückenkonstruktionen) Lösungsansätze für alle Bauphasen inkl. Kostenschätzung erarbeitet werden. Erst nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse kann dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage ein Entscheidungsvorschlag zur Realisierung der Tunnelbaumaßnahme vorgelegt werden.

Wegen der noch zu klärenden grundsätzlichen Realisierungsvoraussetzungen wird der Mittlere Ringabschnitt der Tegernseer Landstraße bezüglich der Priorisierung gegenüber der Landshuter Allee nachgeordnet, in die zweite Priorität eingestuft.

## 5.2. Optionale Tunnelbaumaßnahme Isarring/Englischer Garten

Der dritte Ringabschnitt **Isarring/Englischen Garten**, der im Rahmen einer externen Machbarkeituntersuchung durch eine Bürgerinitiative untersucht wurde, lässt sich bezüglich Handlungsbedarf und Dringlichkeit nicht nach den gleichen Bewertungsmaßstäben wie die beiden anderen Ringabschnitte bewerten und priorisieren. Es handelt sich hier nicht um ein Projekt zur notwendigen Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die lokal angrenzende Wohnbevölkerung, sondern vielmehr um ein Projekt zur Reparatur des Landschaftsdenkmals Englischer Garten als eines der Wahrzeichen der Stadt und Kulturerbe von allgemeiner Bedeutung.

Der Wiederherstellung der durchgängigen historischen Parklandschaft wurde deshalb auch in der stadt- und freiraumplanerischen Studie zum Mittleren Ring vom Mai 2000 hinsichtlich seiner geschichtlichen Bedeutung als Kulturerbe und seiner Funktion als Freizeit- und Erholungsort ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt. Mit der Untertunnelung des Mittleren Rings kann die, in der stadt- und freiraumplanerischen Studie zum Mittleren

Ring als inakzeptabel bezeichnete, Situation der Barriere- und Sperrwirkung der auf dem Damm geführten Straße durch den Englischen Garten im besonders stark frequentierten Bereich des Kleinhesseloher Sees sinnvoll beseitigt werden.

Aufgrund der Bedeutung hat die Vollversammlung des Stadtrates mit dem Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring- Sachstand und weitere Handlungsbedarf“ vom 19.02.2014 die Option einer Verlegung des Isarrings in einen Tunnel mit dem Ziel der Aufhebung der Zerschneidung des Englischen Gartens nachdrücklich befürwortet. Deshalb wurde die Verwaltung bereits beauftragt, die externe Machbarkeitsuntersuchung zum Tunnelprojekt „Ein Englischer Garten“ hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit und Notwendigkeit und hinsichtlich der baulichen Machbarkeit, des Kostenrahmens und der grundsätzlichen Machbarkeit zu prüfen sowie mit den Planungen unverzüglich zu beginnen.

Unabhängig von der gemäß der Untersuchungsergebnisse grundsätzlich gegebenen baulichen Realisierbarkeit dieser Tunnelbaumaßnahme und der noch laufenden Prüfung der verkehrlichen Wirksamkeit und Notwendigkeit besteht jedoch noch hinsichtlich der Finanzierung Klärungsbedarf. So hat der Stadtrat mit o.g. Beschluss u.a. auch entschieden, dass als Realisierungsvoraussetzung eine maßgebliche Förderung durch den Freistaat Bayern als Eigentümer des Englischen Gartens sowie ein das Vorhaben unterstützendes Sponsoring durch Private und Unternehmen erbracht werden muss.

### 5.3. Zeitlicher Realisierungshorizont und Abhängigkeiten

Grundsätzlich müssen bei der Festlegung der zeitlichen Realisierung der optionalen Tunnelbaumaßnahmen neben dem notwendigen Zeitbedarf für die noch ausstehenden vertiefenden Untersuchungen sowie den formal zu durchlaufenden Planungsstufen und vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren auch die zeitliche Abhängigkeit und die verkehrlichen Verträglichkeiten und Wechselwirkungen zu anderen geplanten/ notwendigen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt München berücksichtigt werden. Insbesondere muss die Abhängigkeit zur dringend anstehenden Erneuerung der Herzog-Heinrich-Brücke in Zusammenhang mit dem Ausbau des Föhringer Rings (zu dem Thema wird in Kürze dem Stadtrat eine gesonderte Beschlussvorlage zum aktuellen Sachstand und zu Vorschlägen zum weiteren Vorgehen zur Entscheidung vorgelegt), geprüft werden.

Für die optionale Tunnelbaumaßnahme an der **Landshuter Allee** wird folgender Zeitbedarf für alle im Weiteren anstehenden vertiefenden Untersuchungen und weiteren Planungsphasen und erforderlichen Genehmigungsverfahren ab Beschlussdatum des vorliegenden Beschlusses bis zu einem möglichen Baubeginn geschätzt:

- ca. 1,5 Jahre für die vertiefenden Untersuchungen inkl. Stadtratsbeschluss mit Entscheidungsvorschlag zum Bau der Tunnelmaßnahme (FF Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
- ca. 1,5 Jahre Vorplanung inkl. Beschluss Vorprojektgenehmigung (FF Baureferat)
- ca. 2 Jahre Entwurfs- und Genehmigungsplanung, (FF Baureferat)
- ca. 2 Jahre Genehmigungsverfahren, und Projektgenehmigung (Bei „optimalen“ Genehmigungsverlauf. Hinweis: Zeitbedarf für Einwände und rechtliche Verfahren schwer kalkulierbar) (FF Baureferat)

- ca. 1 Jahr Ausführungsplanung, Vorbereiten der Vergabe (Hierbei wird vorausgesetzt, dass die Leistungen bereits beauftragt werden, wenn eventuelle Einwände / Auflagen im Genehmigungsverfahren bekannt sind, d.h. schon während des Genehmigungsverfahrens.) (FF Baureferat)
- ▶ Dauer der Planung bis zu einem möglichen Baubeginn bei optimalem Verlauf ca. 8 Jahre (Dieser Zeitanatz entspricht den Erfahrungen beim Tunnelprojekt Luise-Kiesselbach-Platz)

Für die optionale Tunnelbaumaßnahme an der **Tegernseer Landstraße** kann erst nach vorliegender Prüfung der baulichen Realisierbarkeit ein Zeitplan vorgelegt werden.

Für die optionale Tunnelbaumaßnahme **Isarring/Englischer Garten** wird folgender Zeitbedarf für alle im Weiteren anstehenden Untersuchungen und weiteren Planungsphasen und Genehmigungsverfahren bis zu einem möglichen Baubeginn - geschätzt:

- ca. 3/4 Jahr für den Abschluss der vertiefenden Untersuchungen zur verkehrlichen Wirksamkeit und Notwendigkeit einer Tunnellösung am Isarring inkl. Stadtratsbeschluss mit Entscheidungsvorschlag zum Bau der Tunnelmaßnahme (FF Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
- ca. 1 ¼ Jahre Vorplanung inkl. Beschluss Vorprojektgenehmigung (FF Baureferat)
- ca. 1,5 Jahr Entwurfs- und Genehmigungsplanung, (FF Baureferat)
- ca. 1,5 Jahre Genehmigungsverfahren und Projektgenehmigung (Bei optimalen Genehmigungsverlauf. Hinweis: Zeitbedarf für Einwände und rechtliche Verfahren schwer kalkulierbar) (FF Baureferat)
- ca. 1 Jahr Ausführungsplanung, Vorbereiten der Vergabe (Hierbei wird vorausgesetzt, dass die Leistungen bereits beauftragt werden, wenn eventuelle Einwände / Auflagen im Genehmigungsverfahren bekannt sind, d.h. schon während des Genehmigungsverfahrens.) (FF Baureferat)
- ▶ Dauer der Planung bis zu einem möglichen Baubeginn bei optimalem Verlauf ca. 6 Jahre

**Diese Zeitschätzungen sind vorbehaltlich der noch ausstehenden Entscheidung des Stadtrates zum Bau der Maßnahmen und unabhängig der noch ausstehenden Prüfung von zeitlichen Abhängigkeiten zu anderen notwendigen/ geplanten verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen wie z.B. dem Ausbau des Föhringer Rings inkl. Erneuerung der Herzog-Heinrich-Brücke.**

## 6. Vertiefender Untersuchungsbedarf

Bevor in konkrete Vor-/ Entwurfsplanungen zu der Tunnelkonzeption der Landshuter Allee eingestiegen sowie eine Entscheidung zur Weiterverfolgung der Tunnellösung in der Tegernseer Landstraße getroffen werden kann, sind noch vertiefende Untersuchungen zu den im Rahmen der fachlichen Bewertung herausgestellten offenen Fragestellungen sowie auch der Prüfung der Betroffenheit von naturschutzfachlichen Schutzgütern durchzuführen.

Auf Basis der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und -bewertungen zu den Machbarkeitsuntersuchungen sowie unter Berücksichtigung der Anregungen aus den Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen, Stellungnahmen und Anträgen der Bezirksausschüsse sollen für die Mittlerer Ringabschnitte Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße die im Folgenden dargelegten vertiefenden Untersuchungen an externe Gutachter in Auftrag gegeben werden.

Diese vertiefenden Untersuchungen werden im Rahmen der referatsübergreifenden Projektgruppe „Handlungsprogramm Mittlerer Ring“ unter der Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt vergeben, betreut und geprüft. Sofern Bedarf besteht, werden auch weitere Fachreferate eingeschaltet. Die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen werden dem Stadtrat in einer erneuten Beschlussvorlage dargelegt und auf dieser Basis ein Vorschlag zum Einstieg in weitere Planungen zur Entscheidung vorgelegt.

Vor einer Entscheidung durch den Stadtrat werden im Rahmen der Anhörung der Bezirksausschüsse in den betroffenen Stadtbezirken erneute Öffentlichkeitsinformationsveranstaltungen unter Zuschaltung eines externen Kommunikationsbüros durchgeführt.

### 6.1. Vertiefender Untersuchungsbedarf Landshuter Allee

Im vorliegenden Tunnelkonzept muss der Anschlussbereich am nördlichen Ende der Donnersbergerbrücke inklusive der Tunnelzu- / -abfahrten an der Arnulfstraße und Erschließungsfahrbahnen an der Oberfläche unter Einhaltung ausreichender Fahrbahn-, Gehweg- und Radfahrstreifenbreiten noch gelöst werden.

Desweiteren müssen im Tunnel die Einhaltung ausreichender Längen für die Ein- und Ausfädelspuren zwischen allen Tunnelzu- /-abfahrten überprüft und ggf. die Tunnelzu- und -abfahrten optimiert werden.

Auch die Lage des nördlichen Tunnelportals vor der Dachauer Straße soll nochmals hinsichtlich einer ggf. Optimierung für die dortige Wohnbebauung geprüft werden. Für eine Verlängerung des Tunnels über die Dachauer Straße hinaus, bis zum Nordende der Borstei, wird keine Realisierungsmöglichkeit gesehen, da dies einen erheblichen bautechnischen Aufwand mit hohen Zusatzkosten bei vergleichsweise geringem Zusatznutzen einfordern würde. Darüber hinaus müsste hierfür massiv in die denkmalgeschützten Flächen und Bauwerke des „Ensembles Olympiapark“ eingegriffen werden. Für die Borstei kann aber mit der in der Machbarkeitsuntersuchung

vorgeschlagenen Lärmschutzwand, außerhalb des denkmalgeschützten Bereiches, mit erheblich geringerem Aufwand ebenso eine nahezu 100% ige Einhaltung des Grenzwertes von 60 dB(A) nachts sowie auch deutliche Verbesserungen der Luftschadstoffbelastungen erreicht werden (siehe Punkt 2.1.).

Weiterhin sind noch die Umlegung der Hauptabwasserkanäle, die entlang des gesamten Ausbauabschnittes verlegt sind, zu untersuchen

Zur aufgeworfenen Frage eines möglichen (Teil-)Erhalts des bestehenden Tunnels zur Reduzierung der Kosten, wird nochmals betont, dass die oberste Priorität in der deutlichen Reduzierung des Oberflächenverkehrs und der damit verbundenen optimalen Positionierung der Tunnelzu- und -abfahrten gesehen wird. Unter dieser Voraussetzung kann nach Vorliegen des optimierten Tunnelkonzeptes geprüft werden, ob ein (Teil-)Erhalt des bestehenden Tunnels möglich ist.

Alle vertiefenden Untersuchungen müssen unter Berücksichtigung einer ggf. aktualisierten Verkehrsprognose durchgeführt werden und hierfür die verkehrliche Leistungsfähigkeit und Sicherheit nachgewiesen werden.

Alle vertiefenden Untersuchungen werden darüber hinaus unter der Maßgabe durchgeführt, dass eine Wohnbebauung über dem Tunnelbauwerk nicht weiter verfolgt wird, da die Prüfungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und städtebaulichen Verträglichkeit hierzu ein negatives Ergebnis erbracht hat. Zur Gestaltung der Oberfläche sind im Rahmen der konkreten Tunnelplanungen, nach Abschluss der noch ausstehenden vertiefenden Untersuchungen, Vorschläge unter Einbeziehung der Öffentlichkeit zu erarbeiten.

## **6.2. Vertiefender Untersuchungsbedarf Tegernseer Landstraße**

Für die weiteren vertiefenden Untersuchungen wird, nach Abwägung aller Bewertungsergebnisse und Auswertung der Öffentlichkeitsinformationsveranstaltung inkl. Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, die Verlängerung des Candidtunnels unter Beibehaltung einer höhengleichen Verknüpfung mit der Chiemgaustraße zugrunde gelegt.

Als zentrale Realisierungsvoraussetzung für den Bau der Verlängerung des Candidtunnels in der Tegernseer Landstraße wird die Abwicklung des Verkehrs während der Bauzeit gesehen. In einer vertiefenden Untersuchung muss deshalb zunächst ein realisierbares Konzept für den Bauablauf und die Verkehrsabwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in allen Bauphasen erarbeitet werden. In dem Konzept muss der Bauablauf unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs und den damit verbundenen Auswirkungen auf den Bauablauf, die Bauzeit und das umgebende Verkehrsnetz inkl. Kostenabschätzung dargelegt werden. Erst nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse und Lösungsvorschläge kann über die Realisierung eines Tunnels in der Tegernseer Landstraße entschieden werden.

### 6.3. Weiterer Untersuchungsbedarf Isarring / Englischer Garten

Derzeit werden durch das Baureferat, aufbauend auf der Machbarkeitsuntersuchung der Stiftung "Ein Englischer Garten", alternative Möglichkeiten zur Anbindung des Seehauses und der Hirschau sowie Möglichkeiten der Radwegerschließung unter Einbeziehung der Auswirkungen auf die Lage der Tunnelportale geprüft. Zudem wird die jeweilige Anzahl der zu fällenden Bäume und die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für die möglichen Alternativen ermittelt.

Erforderlich ist weiterhin eine verkehrstechnische Untersuchung, die die verkehrliche Notwendigkeit und Machbarkeit eines Tunnels durch Leistungsfähigkeitsberechnungen und ggf. auch eine Verkehrssimulation, soweit erforderlich, aufzeigen soll. Als Grundlage hierzu wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im November 2014 Verkehrszählungen am Isarring sowie den wichtigsten Knotenpunkten im Umkreis sowie Erhebungen der Staulängen durchgeführt. Zusätzlich müssen noch Erhebungen der Verflechtungsströme zwischen Ifflandstraße und Dietlindenstraße sowie Reisezeitmessungen durchgeführt werden. Ebenso muss die bestehende Prognose der Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden. Auf diesen Grundlagen sind Leistungsfähigkeitsberechnungen für die umliegenden Knotenpunkte, insbesondere den Effnerplatz, sowie eine Verkehrssimulation durchzuführen. Die Vergabe der verkehrstechnischen Untersuchung ist im Juli 2015 erfolgt.

Zur Klärung der Frage der Finanzierung des Tunnels ergingen im April 2015 Schreiben des Oberbürgermeisters an Herrn Ministerpräsident Seehofer sowie an Herrn Bundesminister Dobrindt mit der Bitte um Prüfung der Fördermöglichkeiten durch den Freistaat Bayern bzw. den Bund. Mit Schreiben vom 03. September 2015 teilte Herr Ministerpräsident Seehofer mit, dass grundsätzlich eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und ggf. dem Finanzausgleichsgesetz infrage komme, sofern die Voraussetzungen wie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch das Tunnelprojekt sowie die Wirtschaftlichkeit des Projektes erfüllt werden. Falls sich die Landeshauptstadt für den Tunnel entscheide, werde der Freistaat Bayern als Eigentümer des Englischen Gartens, die anfallenden Kosten der Oberflächengestaltung wie etwa Anpflanzung und Bachverlegung oberhalb des Tunnels übernehmen. In dem Antwortschreiben von Herrn Bundesminister Dobrindt vom 25.09.2015 wird eine finanzielle Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ausgeschlossen. Da das Projekt jedoch eine ausgeprägte städtebauliche Dimension aufweise, sollte in weiteren Abstimmungsgesprächen geklärt werden, inwieweit eine Unterstützung aus Mitteln der Städtebauförderung möglich ist.

Inwieweit und in welcher Höhe Fördermittel nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und ggf. nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) gewährt werden können, kann nur auf Basis eines verkehrlichen Gutachtens sowie der Entwurfsplanung im Rahmen eines Förderantrags von der Regierung von Oberbayern geprüft und festgelegt werden.

Die verkehrlichen Untersuchungen laufen derzeit. Sobald die Ergebnisse dazu vorliegen und die weiteren bautechnischen Untersuchungen abgeschlossen sind, werden diese dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussvorlage vorgelegt und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

## **7. Untersuchungsbedarf für weitere Abschnitte des Mittleren Rings**

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ vom 19.02.2014 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat u.a. beauftragt, für die nach den Verkehrsmodellrechnungen als störanfällig eingestuften Bereiche des Mittleren Rings weitere Leistungsfähigkeitsanalysen durchzuführen und im Benehmen mit dem Baureferat verkehrsplanerische, -steuernde, -lenkende und -reduzierende Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation zu prüfen. Im Rahmen dieser bereits laufenden Prüfungen, die nach Dringlichkeit priorisiert sukzessive durchgeführt werden, werden explizit auch die störanfälligen Bereiche am Innsbrucker Ring sowie auch am Leuchtenbergring betrachtet.



## 8. Vergabe von Moderations-, Beratungs- und Gutachterleistungen

### 8.1. Vertiefende Untersuchungen im Bereich Landshuter Allee

Bei den unter Ziffer 6.1. beschriebenen vertiefenden Untersuchungen handelt es um die Vergabe von Gutachter- und/oder Beratungsleistungen. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Einleitung der Ausschreibung zu behandeln.

#### Finanzmittelbedarf

Der geschätzte Auftragswert der auszuschreibenden Leistungen wird aus Wettbewerbsgründen in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04261 im nichtöffentlichen Teil dargestellt.

#### Vergabeverfahren

Die zu vergebenden Leistungen fallen unter die Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Ihre Vergabe kann nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Vergabestelle 1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren nach Erteilung des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch selbst durch.

Der geschätzte Auftragswert für die Untersuchungen für jeden Teilbereich liegt ohne Mehrwertsteuer erkennbar unterhalb des Schwellenwertes von 207.000,00 €. Die Vergabe unterliegt dem nationalen Vergaberecht.

Sofern es nicht gelingt, eine Freihändige Vergabe ohne vorauslaufenden Wettbewerb an die bisherigen Auftragsbearbeitenden der Machbarkeitsstudien zu begründen, wird jeweils ein vergaberechtliches Wettbewerbsverfahren nach den folgenden Maßgaben der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil A (VOL/A) eingeleitet:

Die Leistungen werden im Rahmen einer Öffentlichen Ausschreibung in Auftrag gegeben (§ 3 Abs. 2 VOL/A).

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt überregional auf

- [www.bund.de](http://www.bund.de)
- [www.baysol.de](http://www.baysol.de) und
- [www.muenchen.de/vgst1](http://www.muenchen.de/vgst1).

Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf [www.muenchen.de/vgst1](http://www.muenchen.de/vgst1) eingestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen oder schriftlich anfordern und ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen / Bieter erhalten eine Frist von ca. vier Wochen, um ein Angebot einreichen zu können. Die Bieterinnen / Bieter müs

sen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiterinnen / Mitarbeiter etc.).

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

- |   |      |
|---|------|
| ➤ Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe | 60 % |
| ➤ Gesamtpreis   | 40 % |

Die Wertung erfolgt gemäß § 16 VOL/A in vier Stufen:

1. Formelle Wertung
2. Eignungsprüfung der Bieterinnen / Bieter
3. Prüfung der preislichen Angemessenheit
4. Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes an Hand der genannten Kriterien

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander in das Verhältnis gesetzt.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

## **8.2. Vertiefende Untersuchungen für den Bereich Tegernseer Landstraße**

Bei den unter Ziffer 6.2. beschriebenen vertiefenden Untersuchungen handelt es um die Vergabe von Gutachter- und/oder Beratungsleistungen. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Einleitung der Ausschreibung zu behandeln.

### **Finanzmittelbedarf**

Der geschätzte Auftragswert der auszuschreibenden Leistungen wird aus Wettbewerbsgründen in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04261 im nichtöffentlichen Teil dargestellt.

### **Vergabeverfahren**

Die Leistungen werden im Rahmen einer Beschränkten Ausschreibung in Auftrag gegeben (§ 3 Abs. 4 Buchstabe b) VOL/A).

Die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 14.10.2005

über die Vergabe von Aufträgen im kommunalen Bereich, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 12.12.2012 bestätigt, dass eine öffentliche Ausschreibung von Leistungen bis zu einem Wert von € 100.000,00 ohne Mehrwertsteuer für die Auftraggeberin oder die sich bewerbenden Unternehmen einen Aufwand verursachen würde, der zu dem erreichten Vorteil oder dem Wert der Leistung im Missverhältnis stehen würde.

Es herrscht ausreichend Marktkenntnis vor.

Zur Angebotsabgabe werden dabei nur Unternehmen eingeladen, die nach den Kriterien Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit für die Auftragsbearbeitung geeignet sind. Es werden mindestens fünf Unternehmen gebeten, ein Angebot abzugeben. Mindestens drei Unternehmen werden dabei ihren Firmensitz nicht in München haben.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

- |   |      |
|---|------|
| ➤ Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe | 60 % |
| ➤ Gesamtpreis   | 40 % |

Die Wertung erfolgt gemäß § 16 VOL/A in vier Stufen:

1. Formelle Wertung
2. Eignungsprüfung der Bieterinnen / Bieter; die Eignung ist bereits mit der Zulassung zum Wettbewerb bestätigt
3. Prüfung der preislichen Angemessenheit
4. Auswahl des wirtschaftlichsten Angebotes an Hand der genannten Kriterien

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander in das Verhältnis gesetzt.

Eine erneute Befassung des Stadtrats ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

## 9. Anträge und Empfehlungen

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 09.12.2014 den anliegenden **Antrag Nr. 14-20 / A 00521** (Anlage 1) gestellt, in dem beantragt wird, dass die Lärmschutzwand auf Höhe der Borstei (Rampe Dachauer Straße bis Borstei) unabhängig von einem Tunnel an der Landshuter Allee gebaut werden soll und diese Maßnahme schnellstens zu planen und umzusetzen ist. .

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt im Benehmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Baureferat inhaltlich zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Vorschlag zur Errichtung einer Lärmschutzwand auf Höhe der Borstei ist eine Maßnahme im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für einen definierten Planungsbereich, zu

dem der Stadtrat den Auftrag für die Untersuchung von baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Luftschadstoffbelastungen erteilt hat. Sofern diese Maßnahme nun aus dem Gesamtkonzept herausgetrennt und als ein unabhängiges Projekt weiterbetrieben wird, ergibt sich gegenüber zahlreichen Vergleichsfällen oder kritischeren Fällen im Stadtgebiet, wo ebenfalls Lärmschutzwände zur Verbesserung von Wohnsituationen an hochbelasteten Straßen grundsätzlich infrage kämen, die Notwendigkeit einer nachvollziehbaren Begründung und Rechtfertigung. Es besteht aber die Möglichkeit, dass das Baureferat mit der vorgezogenen, unmittelbaren Realisierung der Lärmschutzwand an der Borstei nach einer Entscheidung für die Realisierung der Tunnelbaumaßnahme an der Landshuter Allee durch den Stadtrat beauftragt wird.

Dem Antrag kann nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 26.11.2014 den anliegenden Antrag **Nr. 14-20 / A 00489** (Anlage 2) gestellt, in dem beantragt wird, dass die Verwaltung die Fakten zu den bisherigen Tunnel am Mittleren Ring (Brudermühl-, Trappentreu-, Landshuter Allee (Bestand) -, Petuelring-, Richard-Strauss-, Luise-Kiesselbach-Tunnel - ) zusammenstellt und dem Stadtrat rechtzeitig im Vorfeld anstehender Entscheidungen über die Kosten sowie die verkehrlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen berichtet. Erfahrungswerte der bereits im Betrieb befindlichen Tunnel sollen nach Möglichkeit auf künftige Tunnel übertragen werden. Sollten keine eigenen Daten, beispielsweise durch Zählungen, vorhanden sein, kann auch auf eine überschlägige bzw. qualitative Betrachtung zurückgegriffen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu dem Antrag im Benehmen mit dem Baureferat wie folgt Stellung:

Alle dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchung verfügbaren Zahlen Daten und Fakten zu geschätzten Bau- und Betriebskosten sowie den prognostizierten verkehrlichen Auswirkungen wurden in der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring, Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße, Weiteres Vorgehen“, die am 19.02.2014 von der Vollversammlung beschlossen wurde, vorgelegt sowie nochmals in der vorliegenden Beschlussvorlage unter Punkt 2. zusammengefasst.

Im ebenfalls am 19.02.2014 von der Vollversammlung beschlossenen Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring - Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ wurde darüber hinaus für den Prognosehorizont 2025 eine Übersicht über die sich einstellende Verkehrssituation des gesamten Mittleren Ringes vorgelegt und auf alle sich einstellenden störanfälligen Streckenabschnitte hingewiesen.

Weitere Daten liegen zum derzeitigen Stadium der Machbarkeitsstudie nicht vor.

Dem Antrag ist nach Maßgabe der Ausführungen bereits entsprochen.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 10.07 2015 den anliegenden **Antrag Nr. 14-20 / A 01203** gestellt ( Anlage 3), wonach die Darstellung der unterschiedlichen Auswirkungen verschiedener Varianten auf den vorhandenen

Baumbestand bzw. in den Naturhaushalt gefordert wird.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.4 verwiesen. Damit kann dem Antrag nur nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

Herr StR Alexander Reissl, Herr StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Beatrix Zurek, Herr StR Christian Amlong, Herr StR Klaus Peter Rupp, Herr StR Dr. Ingo Mittermaier haben am 06.08.2015 mit dem anliegenden **Antrag Nr. 14-20 / A 01291** (Anlage 4) um eine Klärung der bisherigen Finanzierungszusagen verschiedener Staatsminister für den Tunnelbau im Englischen Garten gefordert.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6.3 verwiesen. Dem Antrag Nr. 14.20 / A 01291 wird damit entsprochen.

Dem **BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 00809** des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 20.01.2015 zur Untertunnelung der Landshuter Allee (Anlage 5) wird nach Maßgabe der inhaltlichen Ausführungen unter Punkt 5.1. und unter Punkt 6.1. entsprochen.

Dem **BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00526** des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 10.10.2014 zur Stadtquartiersreparatur am Leuchtenbergring (Anlage 6) wird nach Maßgabe der inhaltlichen Ausführungen unter Punkt 3.3. und 7. entsprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum **BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01125** des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching vom 31.03.2015 (Anlage 7), wie folgt Stellung:

In dem Antrag wird die Landeshauptstadt München gebeten, zusätzlich zu den Tunnelplanungen ein erweitertes Verkehrskonzept unter Einbeziehung der Nachbargemeinden zu erarbeiten, wodurch nicht nur der Durchgangsverkehr, sondern auch der innerstädtische Schadstoff ausstoßende Individualverkehr reduziert wird. Dieses Konzept soll insbesondere folgende Maßnahmen umfassen:

- Einführung einer City-Maut über den Mittleren Ring hinaus
- Einführung eines elektronischen Verkehrsleitsystems, um die auswärtigen Autofahrer zum nächstgelegenen freien Park-and-Ride Parkplatz zu führen
- Umleitung des Durchgangsverkehrs über den Autobahnring-Nord
- Tempo 50 in der Chiemgaustraße
- Sofortiger Ausbau des S-Bahn-Südrings und der Sendlinger Spange
- Einführung eines übersichtlicheren, gerechteren und günstigeren MVV Tarifsystems und freie Fahrt für Kinder, Jugendliche und Senioren.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen für das geforderte erweiterte Verkehrskonzept können, bis auf die Einführung von Tempo 50 in der Chiemgaustraße, nicht allein bezogen auf die verkehrlichen Wirkungen bzw. Auswirkungen in der Tegernseer Landstraße betrachtet

werden. Die Untersuchungen zur Tunnelplanung an der Tegernseer Landstraße sollen konkret die Möglichkeiten einer unmittelbaren Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung der dortigen Anwohnerinnen und Anwohner aufzeigen und eine darauf bezogene Entscheidungsgrundlage liefern. Die hier aufgeführten zusätzlichen Maßnahmenvorschläge betreffen aber, mit Ausnahme der Forderung der Einführung von Tempo 50 in der Chiemgaustraße, deutlich weitergehende, stadt- und umlandweit wirkende und beeinflussende Maßnahmen. Sie müssen, wie zum Teil schon in Angriff genommen, zentral in städtischen Rahmenplänen wie dem Verkehrsentwicklungs- oder Nahverkehrsplan sowie in zuständigkeitsübergreifenden und regionalen Konsortien geprüft und diskutiert werden. Zu einigen, bereits in Bearbeitung befindlichen Maßnahmen kann folgender Sachstand mitgeteilt werden:

Bezüglich des Ausbaus des DB-Südrings für den Personenverkehr liegen umfangreiche Untersuchungen vor. Die Planungen wurden aber zu Gunsten der 2. Stammstrecke insbesondere aus den in der Stadtratsbekanntgabe am 16.12.2009 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 03421) bzw. im Stadtratsbeschluss am 24.03.2010 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 03945) genannten Gründen aufgegeben. Derzeit werden keine – über die „Vergleichende Untersuchung 2. S-Bahn-Tunnel / Südring (2009)“ hinaus gehenden – Überlegungen zu einem Ausbau des Südrings angestellt. Unabhängig davon ist der Ausbau des S-Bahn-Südrings aber entsprechend dem Auftrag der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.10.2001 nach wie vor „als Option solange frei zu halten, bis eine endgültige Entscheidung hinsichtlich des 2. Tunnels gefallen ist“. In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass sich derzeit ein Regionalzughalt an der Poccistraße in der Planung befindet.

In einer ersten Ausbaustufe der Sendlinger Spange wurde bereits zum Fahrplanwechsel 2001/2002 am Gleis Pasing – Mittersendling in Höhe des Haltepunktes Heimeranplatz ein neuer Bahnsteig in Betrieb genommen; damit kann im Störfall eine S-Bahnlinie von Pasing zum Heimeranplatz mit Umsteigemöglichkeiten zu den U-Bahnlinien U4 und U5 abgeleitet werden. In einer zweiten Stufe soll die Sendlinger Spange zunächst dahingehend weiter ausgebaut werden, dass im Störfall zwei S-Bahnlinien zum Heimeranplatz abgeleitet werden können. In einer dritten Ausbaustufe ist die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes (ggf. alternativ auch eines Regionalzughaltes) an der Mengerschwaige mit Verknüpfung zur Tram vorgesehen. Die Landeshauptstadt München unterstützt dieses auch für den innerstädtischen Verkehr wichtige Projekt und setzt sich weiterhin für eine zeitnahe Realisierung ein. Ein Realisierungszeitpunkt konnte aber bisher von Seiten des zuständigen Freistaates Bayern zuletzt auch in der Regionalkonferenz der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Regierungsbezirk Oberbayern am 24.06.2015 nicht genannt werden.

Hinsichtlich der geforderten Einführung eines neue MVV-Tarifsystems wird auf die derzeit unter dem Dach der Europäischen Metropolregion München (EMM) laufenden konzeptionellen Untersuchungen zu einem durchgängigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der EMM hingewiesen. Die Ergebnisse einer ersten Machbarkeitsstudie wurden in einer Pressekonferenz am 16.06.2015 vorgestellt und sind im Internet abrufbar unter: [http://www.metropolregion-muenchen.eu/fileadmin/user\\_upload/2014\\_Webseite\\_neu/08\\_Presse/Pressemitteilungen/2015\\_06\\_16\\_PM\\_OEPNV\\_lang.pdf](http://www.metropolregion-muenchen.eu/fileadmin/user_upload/2014_Webseite_neu/08_Presse/Pressemitteilungen/2015_06_16_PM_OEPNV_lang.pdf).

Die Zuständigkeit für Fragen des Marketings und der Tarifgestaltung liegt ansonsten

grundsätzlich bei der MVV GmbH (Münchner Verkehrs und Tarifverbund GmbH)

Die Einführung von Tempo 50 in der Chiemgaustraße wird gegenwärtig vom Referat für Gesundheit und Umwelt in Abstimmung mit den weiteren Fachreferaten geprüft. Die Ergebnisse dazu werden im Rahmen einer Beschlussvorlage zu „Sofortmaßnahmen zur Reduzierung der Abgas- und Lärmbelastungen für die Bevölkerung am Mittleren Ring im Stadtbezirk 17“ durch das Referat für Gesundheit und Umwelt voraussichtlich Ende 2015 bzw. Anfang 2016 dem Stadtrat vorgelegt.

Damit kann dem Antrag nur nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum **BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01115** des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching vom 21.04.2015 (Anlage 8), wie folgt Stellung:

In dem Antrag wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, bei der Umsetzung der Machbarkeitsstudie zur Tegernseer Landstraße, bei den Bauabläufen des Tunnels auf Höhe des McGraw-Grabens eine Verlängerung des Tunnels in die Chiemgaustraße bis zur Traunsteiner Straße zu berücksichtigen.

Wie unter Punkt 3.1. und 5.1. dargelegt, wurde in der Machbarkeitsuntersuchung zur Tegernseer Landstraße genau diese Lösung untersucht. Es hat sich dabei jedoch gezeigt, dass bei dieser höhenfreien Verknüpfung der Tegernseer Landstraße mit der Chiemgaustraße mit einer Verschlechterung sowohl der Lärmbelastungen als auch der Luftschadstoffbelastungen mit Überschreitung der Jahresmittelwerte für NO<sub>2</sub> und für PM<sub>10</sub> für die angrenzende Wohnbebauung zu rechnen ist. Zudem könnten sich zu den Spitzenverkehrszeiten größere Rückstauungen am Knotenpunkt der Traunsteiner Straße ergeben.

Dies kann bei einer Beibehaltung eines höhengleichen Knotenpunktes verhindert werden.

Dem Antrag kann aus den angeführten Gründen nicht entsprochen werden.

Der **Empfehlung Nr. 14-20 / E 00314** der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 27.11.2014 (Anlage 9), in dem eine Begrünung der Landshuter Alle nach Tunnelbau beantragt wird, wird nach Maßgabe der inhaltlichen Ausführungen unter Punkt 3.1 und 6.1 entsprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur **Empfehlung Nr. 14-20 / E 00108** der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 15.07.2014 (Anlage 10), in der die sofortige Umsetzung des StR-Beschlusses vom 19.02.2014 zur Tunnelplanung Englischer Garten beantragt wird, wie folgt Stellung:

Die unter Ziffer 2.3 dargestellten laufenden Untersuchungen werden noch dieses Jahr abgeschlossen. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat in einem eigenen Beschluss vorgetragen und das weitere Vorgehen zur Entscheidung vorgelegt.

## **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 9, 10, 12-14 und 16 -18 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) der Bezirksausschusssatzung angehört. Um eine fristgerechte Behandlung der Beschlussvorlage in der heutigen Sitzung zu erreichen, musste die gegenüber den Bezirksausschüssen gewährte Anhörungsfrist um zwei Tage verkürzt werden.

Der Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes Moosach hat in seiner Sitzung am 12.10.2015, der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann hat in seiner Sitzung am 29.09.2015 und der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 15.10.2015 der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 9, 13, 14, 17 und 18 lagen zum Zeitpunkt des Drucks der Beschlussvorlage noch nicht vollständig vor und werden deshalb als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1-8, 11, 15 und 19-25 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Die Stadtkämmerei hat die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen und erhebt grundsätzlich keine Einwendungen, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat Abdruck erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.



## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen im Vortrag der Referentin zur Zusammenfassung und fachlichen Bewertung der wesentlichen Ergebnisse der drei vorliegenden Machbarkeitsuntersuchungen zu den Mittleren Ring Abschnitten Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und Isarring/ Englischer Garten sowie die Ausführungen zu den weiteren Vorschlägen zu baulichen Maßnahmen am Mittleren Ring zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat stimmt der Priorisierung der optionalen Tunnelbaumaßnahmen zu, wonach der Mittlere Ringabschnitt der Landshuter Allee die höchste Priorität und der Ringabschnitt Tegernseer Landstraße, unter dem Vorbehalt der noch ausstehenden Untersuchungen der baulichen Realisierbarkeit, die zweite Priorität erhält.
3. Der Ringabschnitt Isarring/Englischer Garten ist gesondert zu behandeln.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Benehmen mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die vertiefenden Untersuchungen unter Punkt 6.1 für den Untersuchungsbereich der Landshuter Allee an einen externen Gutachter in Auftrag zu geben, zu begleiten und zu prüfen.  
Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Benehmen mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, die vertiefenden Untersuchungen unter Punkt 6.2 für den Untersuchungsbereich der Tegernseer Landstraße an einen externen Gutachter in Auftrag zu geben, zu begleiten und zu prüfen.  
Eine erneute Befassung des Stadtrats ist nur erforderlich falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Vorliegen der Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen, im Benehmen mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Stadtrat eine Beschlussvorlage mit den Ergebnissen sowie einem Entscheidungsvorschlag zur Realisierung der Tunnelbaumaßnahmen am Mittleren Ring inkl. Realisierungszeitplan, unter Berücksichtigung aller den Zeitplan beeinflussenden weiteren Straßeninfrastrukturprojekte vorzulegen.
7. Die Referate bleiben beauftragt, die mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Sachstand und weiterer Untersuchungsbedarf“ vom 19.02.2014 beauftragten weiteren Prüfungen zur Tunnellösung am Isarring durchzuführen.

8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten nach Abschluss der vertiefenden Untersuchungen für den Tunnel „Englischer Garten“, auf Basis der verkehrs- und bautechnischen Untersuchungsergebnisse sowie der Prüfung des Kostenrahmens einen Stadtratsbeschluss mit Entscheidungsvorschlag zum Bau der Tunnelmaßnahme vorzulegen. Dazu sind auch die Förder- und Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch Bund, Freistaat und Private aufzuzeigen.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bleibt beauftragt, zusammen mit dem Kreisverwaltungsreferat, die mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Sachstand und weiterer Untersuchungsbedarf“ vom 19.02.2014 beschlossenen Leistungsfähigkeitsanalysen für alle, nach den Verkehrsmodellberechnungen als störanfällig eingestuft Abschnitte des Mittleren Rings (u.a. Innsbrucker Ring, Leuchtenberggring) weiter, nach Dringlichkeit priorisiert, durchzuführen und verkehrsplanerische, -steuernde, -lenkende und -reduzierende Maßnahmenvorschläge im Benehmen mit dem Baureferat zu erarbeiten.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00521 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 09.12.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00489 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN/RL vom 26.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 1203 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN/RL vom 10.07.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01291 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Beatrix Zurek, Herrn StR Christian Amlong, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier vom 06.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 00809 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 20.01.2015 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00526 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 10.10.2014 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01125 des Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching vom 31.03.2015 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 01115 des Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching vom 21.04.2015 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

18. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00314 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 27.11.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00108 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 15.07.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.  
Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 <ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (5 x)
3. An das Direktorium HA II/V 1 (2 x)
4. An die Bezirksausschüsse 1-25
5. An die Stadtkämmerei
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/01 BVK
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3 <ODER FEDERFÜHRENDE ABTEILUNG>