

**Ausbau Mittlerer Ring (B2R)**  
**Abschnitt Isarring**  
**Neubau Tunnel Englischer Garten**  
**Überbauerneuerung John-F.-Kennedy-Brücke**

**12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann**

**13. Stadtbezirk Bogenhausen**

1. Sachstandsbericht Neubau Tunnel Englischer Garten
2. Planungsauftrag Überbauerneuerung John-F.-Kennedy-Brücke

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16529**

**Beschluss des Bauausschusses vom 05.11.2019 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

1. Ausgangssituation und Sachstand

Im Jahr 2011 wurde im Auftrag der Stiftung „Ein Englischer Garten“ mittels Finanzierung durch die Allianz Umweltstiftung eine Machbarkeitsuntersuchung zu einer Tunnellösung für den Isarring im Abschnitt des Englischen Gartens durchgeführt. Zur Entlastung des stark beanspruchten Isarrings hat der Stadtrat in der Vollversammlung am 19.02.2014 mit der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Sachstand und weiterer Handlungsbedarf“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10707) das Baureferat mit dem Bau eines provisorischen Verflechtungsstreifens auf der Nordseite des Isarrings zwischen Ifflandstraße und Dietlindenstraße beauftragt. Die Option einer Verlegung des Isarrings in einen Tunnel mit dem Ziel der Aufhebung der Zerschneidung des Englischen Gartens wurde mit dem Beschluss vom 19.02.2014 nachdrücklich befürwortet. Die Verwaltung wurde beauftragt, die externe Machbarkeitsuntersuchung zu prüfen und die maßgeblichen Kriterien für eine Einschätzung der verkehrlichen Wirkungen, der Realisierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nachvollziehbar abzuleiten.

In der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.06.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07395) wurde der Stadtrat mit der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Tunnel Englischer Garten“ des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die Ergebnisse der verkehrs- und bautechnischen Untersuchungen, der Prüfung des Kostenrahmens sowie über Förder- und Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch Bund, Freistaat und Private informiert.

Das Baureferat wurde beauftragt, im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der Münchner Stadtentwässerung die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie das Planfeststellungsverfahren für die Tunnelbaumaßnahme am Isarring im Englischen Garten für die Vorzugsvariante 1 (mittellange Variante, Tunnellänge 390 m) durchzuführen. Im Benehmen mit allen beteiligten Behörden der Stadt und im Einvernehmen mit der Bayerischen Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen sollen zudem ein abgestimmtes Konzept für die Parkgestaltung und die Fuß- und Radwegführung an der Tunneloberfläche sowie eine Empfehlung zur künftigen Lage und Dimensionierung des Seehausparkplatzes erarbeitet werden.

## 2. Sachstand Tunnelbaumaßnahme am Isarring im Englischen Garten

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.06.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07395) wurde für die Tunnelbaumaßnahme folgende Zeitschiene dargestellt: „Für die Tunnelbaumaßnahme wird folgender Zeitbedarf für alle im Weiteren anstehenden Planungsphasen und Genehmigungsverfahren bis zu einem möglichen Baubeginn geschätzt:

- ca. 1,5 Jahre Vorplanung
- ca. 1,5 Jahre Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- ca. 1,5 Jahre Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) und Projektgenehmigung (bei optimalem Genehmigungsverlauf. Hinweis: Zeitbedarf für Einwände und rechtliche Verfahren schwer kalkulierbar)
- ca. 1,5 Jahre 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)“

Zur Information über den laufenden Planungsprozess wird nachfolgend über den aktuellen Planungsstand der Tunnelplanung berichtet.

### 2.1 Aktueller Planungsstand

Das Projekt umfasst die Planung des Tunnelbauwerks mit den anschließenden Trogbauwerken (Tunnelrampen), die Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr, Fußgänger und Radfahrer, die Planung der hierfür erforderlichen Brückenbauwerke, die Verlegung der betroffenen Abwasserkanäle und Sparten, die Offenlegung der zu überführenden Bäche sowie die denkmalgerechte Freianlagenplanung zur Wiedervereinigung des Englischen Gartens an der Oberfläche.

Nach der Stadtratsentscheidung vom 28.06.2017 hat das Baureferat aufgrund des Auftragsvolumens ein europaweites Vergabeverfahren nach der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) für die Planungsleistungen durchgeführt und den Auftrag für die Hauptplanungsleistungen an eine Planungsgemeinschaft vergeben.

Die Vorplanung wurde termingerecht abgeschlossen. Aktuell wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeitet, um dann termingerecht im Jahre 2020 einen Antrag auf Planfeststellung stellen zu können. Im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren wird das Projekt dem Stadtrat zur Genehmigung vorgelegt.

## 2.2 Verkehrsanlagen, Bauwerke und Gewässer

Die geplante Tunneltrasse verläuft im Vergleich zum heutigen oberirdischen Straßenabschnitt um bis zu 12 m nach Norden verschwenkt. So kann der Anschluss im Westen an den Biedersteiner Tunnel regelwerkskonform realisiert werden. Im Osten endet der Ausbauabschnitt, der durch den Bau des Tunnels Englischer Garten verursacht wird, an der Brücke über den Eisbach. Der Verkehr auf dem Mittleren Ring wird künftig in zwei getrennten Tunnelröhren mit jeweils drei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,50 m und beidseitig gelegenen Notgehwegen von 1,20 m Breite geführt. Der dritte Fahrstreifen wird in beiden Fahrrichtungen als Ein- und Ausfädelstreifen zwischen den Anschlussstellen Dietlinden- und Ifflandstraße ausgebildet. Die Fahrbeziehungen bleiben nahezu alle wie im Bestand erhalten. Aufgrund der Tunnellage des Isarrings auf Höhe des Seehauses ist eine direkte Zufahrt zur Gaststätte aus Fahrtrichtung Westen nach Fertigstellung des Projekts nicht mehr möglich. Die Besucher des Seehauses werden daher über die südliche Rampe auf die Ifflandstraße geführt und können dann über eine Wendemöglichkeit (U-Turn) auf die nördliche Rampe der Ifflandstraße mit Anbindung an die Gyßlingstraße gelangen. Aus Fahrtrichtung Osten kann die Abfahrtrampe in Richtung Ifflandstraße genutzt werden, die ebenfalls eine Wendemöglichkeit (U-Turn) auf die nördliche Rampe mit Anbindung an die Gyßlingstraße ermöglicht.

Um den Mittleren Ring im Abschnitt Isarring ausbauen zu können, muss ein Tunnelbauwerk errichtet werden, das den Verkehr künftig auf 6 Fahrstreifen unter der Erde leistungsfähig abwickeln kann. Der Isarring soll nach Fertigstellung über eine Länge von ca. 600 m in Tieflage bzw. im Tunnel geführt werden. Dieser Abschnitt setzt sich aus einem 390 m langen Tunnel und zwei Trogbauwerken (Tunnelrampen) mit einer Länge von 129 m (West) bzw. 81 m (Ost) zusammen. Für den Betrieb des Tunnels ist ein Betriebsgebäude erforderlich, das in der aktuellen Planung am Ostportal situiert ist. Die Entwässerung des Tunnels erfolgt über ein Pumpwerk, das etwa mittig an der Südseite des Tunnels geplant ist. Entsprechend der Empfehlung des Baugrundgutachters soll der Tunnel analog zu den zuletzt gebauten Tunneln am Mittleren Ring in Deckelbauweise hergestellt werden. Das geplante Bauverfahren ermöglicht es, die Tunneldecke längsgeteilt in zwei Abschnitten herzustellen. Dadurch können die vorhandenen Verkehrsbeziehungen und die Fahrstreifenanzahl während der Bauzeit weitestgehend aufrechterhalten und gleichzeitig die Eingriffe in den Park minimiert werden. Zur Baufeldfreimachung müssen zu Beginn der Maßnahme Teilbereiche der bestehenden Mischwasserkanalisation sowie Spartenleitungen verlegt werden.

Die vorhandene Fuß- und Radwegunterführung Osterwaldstraße muss aufgrund der Tieflage des Trogbauwerks im Westen abgebrochen werden. Die gegenwärtige Planung sieht vor, nach Fertigstellung diese Wegeverbindung mit einer Brücke an gleicher Stelle über den Isarring zu realisieren. Zusätzlich dazu müssen zur Überführung der Wege im Park weitere kleinere Brückenbauwerke über die Gewässer für Fußgänger, Radfahrer und Unterhaltsfahrzeuge errichtet werden. Die bestehende Fuß- und Radwegbrücke über den Isarring westlich des Seehauses wird im Zuge des Tunnelbaus ebenfalls abgebrochen. Für die Dauer der Bauzeit soll eine provisorische Fuß- und Radwegbrücke errichtet werden, um die Verbindung in Nord-Süd-Richtung aufrechtzuerhalten.

Der Tunnelbau ermöglicht unter anderem die Offenlegung der beiden Bachläufe Schwabinger Bach und Oberstjägermeisterbach. Die heute in Durchlassbauwerken unter dem Isarring geführten Bäche sollen künftig in offenen Gerinnen über der Tunneldecke fließen. Zudem wird die Andienung des Lodenfrey Werkskanals vom Schwabinger Bach über ein Dükerbauwerk, das das Wasser unter dem westlichen Trogbauwerk hindurch führt, sichergestellt.

### 2.3 Parkplatz am Seehaus

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.06.2017 ist das Baureferat beauftragt, im Einvernehmen mit der Bayerischen Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen eine Empfehlung zur zukünftigen Lage und Dimensionierung des Parkplatzes am Seehaus zu erarbeiten. Um eine direkte Anbindung an die oben beschriebene nördliche Rampe der Ifflandstraße zu ermöglichen und so den Park möglichst von Kfz-Verkehr frei zu halten, wurde ein alternativer Parkplatzstandort für ca. 90 Fahrzeuge am Ostportal über der zu errichtenden Betriebsstation konzipiert. Die vorgeschlagene Lage über der Betriebsstation führt zu einer Minimierung der Eingriffe im Park und wird aufgrund der Situierung aus Sicht des Denkmalschutzes befürwortet. Die Verlegung des Parkplatzes würde zu einer Verlängerung des Laufweges von ca. 250 m zwischen dem Parkplatz und dem Seehaus führen. Um die Erreichbarkeit des Seehauses für alle Besucher und Nutzer zu ermöglichen, könnten zusätzlich zu den ca. 90 Stellplätzen in neuer Lage ca. 15 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, Handwerker und Anlieferer im Bereich der heutigen Parkplatzfläche am Seehaus realisiert werden. Zugunsten des Englischen Gartens sollen außerdem die ca. 50 Stellplätze entlang der Gyßlingstraße entfallen.

Gemeinsam mit der Bayerischen Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen als Eigentümerin der Flächen und Vertragspartnerin der bestehenden Pachtverträge werden Gespräche mit dem Erbpächter, den Verwaltern und Betreibern des Seehauses geführt. Da die Abstimmung zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist, wird parallel zur favorisierten Parkplatzvariante am Ostportal eine zusätzliche Variante weiter verfolgt, die den Parkplatz an der ursprünglichen Lage vorsieht und lediglich die zwingend erforderlichen Anpassungen der Parkplatzfläche aufgrund der umliegenden Planungen beinhaltet.

## 2.4 Oberflächenkonzept mit Wegeführung

Der Englische Garten zählt als herausragendes Beispiel klassisch-landschaftlicher Gartengestaltung von europäischem Rang und als naturschutzrechtlich geschützte historische Kulturlandschaft zu den Gartendenkmälern von außergewöhnlich hoher Bedeutung. Als Grundlage für die technische Planung wird ein denkmalpflegerisches Gutachten erstellt, das die Denkmalverträglichkeit der Gesamtmaßnahme bewertet und gestalterische Rahmenvorgaben für die Freiraumplanung definiert. Die denkmalschutzrechtlichen Belange sind ebenso wie die sonstigen öffentlichen und privaten Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu würdigen. Aus diesem Grund wird die technische Planung in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutzgutachter und der Bayerischen Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen erarbeitet. Im Fokus stehen dabei die Lageoptimierung der durch den Tunnel zwingend erforderlichen Öffnungen und Aufbauten der Betriebsstation und des Pumpwerks an der Oberfläche, die Positionierung des gegebenenfalls verlegten Seehausparkplatzes am Ostportal, die Führung des Schwabinger Bachs und die Wegeführung der Fußgänger und Radfahrer.

Die im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.06.2017 dargestellten beispielhaften Wegeführungen wurden in der Vorplanung aufgegriffen und in Varianten ausgearbeitet. In allen Varianten wird vorausgesetzt, dass der historische Weg entlang des Kleinhesselohes Sees („Sckell'scher Fahrweg“) sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wege parallel zum Schwabinger Bach („Schwabinger Weg“) und zum Oberstjägermeisterbach („Oberstjägermeisterweg“) wiederhergestellt bzw. erhalten werden sollen. Außerdem werden die Standorte der historischen Brückenbauwerke und die damalige Geländetopographie nach Möglichkeit berücksichtigt. Zentrales Gestaltungsmerkmal der historischen Parklandschaft ist das sogenannte „Wiesental“, das sich als offene Struktur nördlich des Kleinhesselohes Sees zwischen den beiden Bächen Richtung Norden erstreckt hat und nach dem Bau des Tunnels wieder annähernd in seiner ursprünglichen Form hergestellt werden soll.

Die gegenwärtige Vorzugsvariante der Wegeführung im Park, die im Rahmen der weiteren Planung konkretisiert wird, setzt sich aus zwei Hauptachsen in Ost-West-Richtung zusammen. Die Kombination der beiden Wege ermöglicht eine sowohl verkehrssichere und sozialverträgliche als auch leistungsfähige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer. Zum einen soll der uferparallele Sckell'sche Fahrweg genutzt werden, dessen Trasse weitestgehend dem historischen Weg zu Beginn des 19. Jahrhunderts entspricht. Zusätzlich dazu muss eine weitere Ost-West-Verbindung realisiert werden, um den Radfahrern eine Alternative zu dem stark frequentierten Sckell'schen Fahrweg am Seeufer zu bieten. Die Entzerrung der Verkehrsteilnehmer durch die Schaffung einer zusätzlichen Trasse ist insbesondere im Bereich des Seehauses dringend notwendig, da bereits heute Konflikte zwischen den erholungssuchenden Spaziergängern und den Radfahrern bestehen. Daher wird aus Gründen der Verkehrssicherheit eine alleinige Führung aller Verkehrsströme über den Sckell'schen Fahrweg kritisch gesehen. Die Anbindung der Wege erfolgt im Osten an die bestehenden Radwege in Richtung John-F.-Kennedy-Brücke bzw. Ifflandstraße.

Als Ersatz für die entfallende Unterführung im Westen wird eine oberirdische Wegeverbindung durch die Fuß- und Radwegbrücke Osterwaldstraße hergestellt. In Nord-Süd-Richtung stehen den Nutzern des Englischen Gartens als Hauptverbindungen der Schwabinger Weg, der Oberstjägermeisterweg sowie die Gyßlingstraße zur Verfügung.

Eine abschließende Fixierung der genauen Trassen, die Festlegung der Befestigung und Breiten der unterschiedlichen Wege und des Beleuchtungskonzeptes sowie die Gestaltung der Frei- und Pflanzflächen erfolgen im Rahmen der Entwurfsplanung.

### 3. John-F.-Kennedy-Brücke

Der Ausbau des Isarrings im Zuge der Realisierung des Tunnels Englischer Garten schließt im Osten nahezu direkt an die John-F.-Kennedy-Brücke an. Daher muss die zukünftige Nutzbarkeit der John-F.-Kennedy-Brücke im Gesamtzusammenhang mit dem Bau des Tunnels Englischer Garten analysiert werden.

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die Leistungsfähigkeit des Isarrings durch den 6-streifigen Ausbau im Bereich des Tunnels steigt und sich der Durchfluss in beiden Fahrrichtungen erhöht. In diesem Zusammenhang wurde überprüft, ob die heutige Gestaltung der stumpfen Einmündung der Ifflandstraße mit Stoppschild auf den Isarring den künftigen Anforderungen genügt. Die durchgeführte Simulationsuntersuchung zeigt auf, dass der Verkehrsstrom von der Ifflandstraße auf den Isarring in Richtung Südost mit der vorhandenen stumpfen Einmündung nicht leistungsfähig abgewickelt werden kann. Durch das gestiegene Verkehrsaufkommen sind auf dem rechten Fahrstreifen auf Höhe der Einmündung nicht mehr ausreichend Zeitlücken vorhanden, die ein sicheres Auffahren der Verkehrsteilnehmer aus der Ifflandstraße ermöglichen. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird vom Gutachter daher ein 100 m langer Einfädelstreifen empfohlen, der die Verflechtung der Fahrzeuge von der Ifflandstraße mit dem Verkehr auf dem Isarring ermöglicht. Die Untersuchung zeigt außerdem, dass durch die Einfädelvorgänge von der Ifflandstraße auf den Isarring die Verkehrsqualität auf dem Mittleren Ring nicht beeinträchtigt wird und die Leistungsfähigkeit weiterhin gewährleistet ist. Der zukünftig erforderliche Einfädelstreifen kommt direkt auf der John-F.-Kennedy-Brücke zu liegen.

#### 3.1 Beschreibung des Bestandsbauwerks

Die Isarbrücke wurde 1961/62 errichtet und in den Jahren von 1997 bis 1999 instandgesetzt. Das Bauwerk ist in Längs- und Querrichtung mit spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstählen vom Typ „Sigma Oval“ vorgespannt. Gemäß der „Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion“ des Bundesverkehrsministeriums vom Juni 2011 muss bei Bauwerken mit diesen Spannstählen eine Beurteilung des Gefährdungspotentials erfolgen. Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ist die uneingeschränkte Verfügbarkeit des Mittleren Rings in München zwingend erforderlich.

Eine Schlüsselrolle kommt dabei den Brückenbauwerken zu, deren Befahrbarkeit aufgrund ihrer Traglast nicht nur für den Schwerverkehr gegeben sein muss. Zur Beurteilung von Straßenbrücken im Bestand hat die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums die „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand“ (Nachrechnungsrichtlinie) erarbeitet. Zur Festlegung, ob und für welche Restnutzungsdauer die John-F.-Kennedy-Brücke unter den gegebenen Rahmenbedingungen mit einem deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommen und einer veränderten Zusammensetzung der Verkehre im Vergleich zum Baujahr weiterhin wirtschaftlich genutzt werden kann, wurden umfangreiche Bauwerksuntersuchungen sowie Nachrechnungen gemäß Nachrechnungsrichtlinie und „Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion“ durchgeführt.

Die Nachrechnung der John-F.-Kennedy-Brücke zeigt, dass aktuell keine akut kritischen Defizite hinsichtlich der Tragfähigkeit vorliegen, die kurzfristige Nutzungseinschränkungen wahrscheinlich machen. Aufgrund des damals verbauten Spannstahls ist es trotzdem nicht auszuschließen, dass sich der Bauwerkszustand in den nächsten Jahren im Vergleich zu Bauwerken ohne Spannungsrissskorrosionsgefahr schneller verschlechtert. Daher muss die John-F.-Kennedy-Brücke als risikobehaftet eingestuft werden. Eine Verkehrseinschränkung auf dem Mittleren Ring kann mittelfristig nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

### 3.2 Planungsauftrag Überbauerneuerung

Angesichts des beschriebenen Bauwerkszustandes der John-F.-Kennedy-Brücke und der enormen Verkehrsbedeutung im Netz besteht bezüglich einer bestandsorientierten Überbauerneuerung mittelfristig Handlungsbedarf. Die bestehenden Unterbauten können voraussichtlich weitgehend erhalten werden.

Um die Verkehrseinschränkung auf dem Isarring zeitlich zu bündeln, wird empfohlen, den Überbau der John-F.-Kennedy-Brücke zeitgleich zur Realisierung des Tunnels Englischer Garten zu erneuern. So kann sichergestellt werden, dass es nicht wenige Jahre nach Inbetriebnahme des Tunnels Englischer Garten erneut zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen durch eine neue Baumaßnahme auf dem Isarring kommt. Außerdem kann eine Verbreiterung des südlichen Überbaus bei der Planung der Teilerneuerung berücksichtigt werden. Es wird daher vorgeschlagen, die Erneuerung des Überbaus der John-F.-Kennedy-Brücke zeitgleich mit dem Tunnel Englischer Garten zu planen und auszuführen.

Das Baureferat soll daher beauftragt werden, im Benehmen mit den fachlich beteiligten Referaten die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Überbauerneuerung zu erstellen und dem Stadtrat vor Einreichung der Planfeststellung vorzulegen.

### 3.3 Kosten und Finanzierung

Projektkosten für die Überbauerneuerung der John-F.-Kennedy-Brücke können erst ermittelt werden, wenn alle kosten- und planungsrelevanten Vorgaben für das Planfeststellungsverfahren bekannt sind. Zu diesem Zeitpunkt können dann auch die zusätzlichen Kosten für die erforderlichen Spartenverlegungen beziffert werden. Die Projektkosten werden dem Stadtrat daher vor Einreichung der Planfeststellung vorgelegt.

Die Überbauerneuerung der John-F.-Kennedy-Brücke ist bisher nicht im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019 – 2023 enthalten. Wie beschrieben, soll die John-F.-Kennedy-Brücke in enger Verbindung mit dem Tunnel Englischer Garten geplant und gebaut werden. Die Planungskosten für die John-F.-Kennedy-Brücke werden im Rahmen der bereits vorhandenen MIP-Maßnahme Tunnel Englischer Garten (6600.7590) finanziert. Die für die Überbauerneuerung der John-F.-Kennedy-Brücke bis einschließlich 2020 anfallenden Planungs- und Gutachterkosten sind durch die im MIP 2019 – 2023 eingestellten Mittel abgedeckt.

### 4. Termine und weiteres Vorgehen

Die Planung für den Tunnel Englischer Garten verläuft nach dem im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.06.2017 aufgezeigten Zeitplan. Durch die Planung für die John-F.-Kennedy-Brücke verzögert sich die Tunnelplanung nicht. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung soll im Sommer 2020 abgeschlossen werden. Im Anschluss kann dann der Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern gestellt werden. Für das Genehmigungsverfahren wird ein Zeitbedarf von ca. 1,5 Jahren geschätzt. Der Zeiteinsatz für das Planfeststellungsverfahren beruht auf Erfahrungswerten und hängt von der Art und Anzahl der Einwendungen ab. Ein Baubeginn könnte somit frühestens im Jahr 2023 erfolgen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Vorbereitung der Vergabe und Teile der Ausführungsplanung bereits parallel zum Genehmigungsverfahren erarbeitet werden können. Für die Tunnelbaumaßnahme wird von einer Bauzeit von ca. 4,5 Jahren bis zur Verkehrsfreigabe ausgegangen. Im Anschluss daran kann die Oberflächenwiederherstellung erfolgen. Die Überbauerneuerung der John-F.-Kennedy-Brücke soll parallel zu der Tunnelbaumaßnahme ausgeführt werden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen im Rahmen dieser Beschlussvorlage nicht. Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann und des Stadtbezirkes 13 Bogenhausen haben jedoch Abdrucke dieser Beschlussvorlage zur Information erhalten.



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

## **II. Antrag der Referentin**

1. Der Sachstand zum Neubau des Tunnels Englischer Garten wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, im Benehmen mit den fachlich beteiligten Referaten die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Überbauerneuerung der John-F.-Kennedy-Brücke zu erstellen und dem Stadtrat vor Einreichung der Planfeststellung vorzulegen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss** nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Manuel Pretzl  
2. Bürgermeister

Die Referentin

Rosemarie Hingerl  
Berufsm. Stadträtin

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

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Direktorium

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

an die Stadtkämmerei - HA II

zur Kenntnis.

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

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

An den Bezirksausschuss 12

An den Bezirksausschuss 13

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An das Baureferat - G, H, J, T, V, MSE

An das Baureferat - TZ-K, GZ 3, G 1, MSE-121, T1-VI-SP

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - Ingenieurbau

zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Baureferat - RG 4

I. A.