

**Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46  
im 7. Stadtbezirk Sendling - Westpark,  
im 19. Stadtbezirk Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und  
im 20. Stadtbezirk Hadern**

Vorprojektgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586**

**Beschluss des Bauausschusses vom 28.03.2023 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**  
zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Mit Stadtratsbeschluss „Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz, Fortschreibung Trassierungsbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05200) vom 15.12.2021 wurde das Baureferat beauftragt, für die „Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46“ die Vorplanung zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
<b>Inhalt</b>	Vorprojektgenehmigung
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	Die Höhe der Kosten kann erst im Rahmen der weiteren Planungskonkretisierung auf Basis der Entwurfsplanung ermittelt werden.
<b>Entscheidungs- vorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Vorplanung für den Ersatzneubau der sogenannten Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46 wird genehmigt.</li><li>2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung dem Stadtrat vorzulegen.</li></ol>

<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kreuzhofbrücken</li><li>- Tram-Westtangente</li></ul>
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Stadtbezirk 7 Sendling - Westpark</li><li>- Stadtbezirk 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln</li><li>- Stadtbezirk 20 Hadern</li><li>- A 95</li><li>- Garmischer Autobahn</li><li>- B 2</li><li>- Fürstenrieder Straße</li><li>- Boschetsrieder Straße</li></ul>

**Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46  
im 7. Stadtbezirk Sendling - Westpark,  
im 19. Stadtbezirk Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und  
im 20. Stadtbezirk Hadern**

Vorprojektgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586**

**Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 28.03.2023 (SB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin .....</b>	<b>1</b>
1. Sachstand .....	1
2. Projektbeschreibung .....	2
3. Bauablauf und Termine.....	4
4. Dringlichkeit.....	6
5. Kosten.....	7
6. Förderung.....	7
<b>II. Antrag der Referentin .....</b>	<b>8</b>
<b>III. Beschluss .....</b>	<b>8</b>

**Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46  
im 7. Stadtbezirk Sendling - Westpark,  
im 19. Stadtbezirk Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und  
im 20. Stadtbezirk Hadern**

Vorprojektgenehmigung

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08586**

Anlagen:

A1 bis A9: Planungsunterlagen

A10 Stellungnahme des Mobilitätsreferates vom 13.01.2023

A11 Stellungnahme des Bezirksausschusses 7 vom 01.02.2023

A12 Stellungnahme des Bezirksausschusses 19 vom 08.02.2023

A13 Stellungnahme des Bezirksausschusses 20 vom 15.02.2023

**Beschluss des Bauausschusses vom 28.03.2023 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

1. Sachstand

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Tram Westtangente von Aidenbachstraße (Ratzingerplatz) bis zum Romanplatz, Fortschreibung Trassierungsbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05200) vom 15.12.2021 wurde das Baureferat beauftragt, für die „Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46“ die Vorplanung zu erarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Wie im Beschluss vom 15.12.2021 ausgeführt, wurden die beiden Brückenbauwerke im Jahre 1966 als Stahlbetonbrücken mit Spannstahl hergestellt. Bei den im Bereich der neuen Tramstrecke liegenden Brücken wurde für die Längsvorspannung des Überbaus ein Spannstahl vom Typ Sigma Oval verwendet. Aufgrund des Baujahres der Brückenbauwerke ist der verwendete Spannstahl, entsprechend der für kommunale Bauwerke im Jahre 2015 von der Obersten Bayerischen Baubehörde für verbindlich erklärten aktualisierten „Handlungsanweisung Spannungsrisskorrosion“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung BMVBS, hinsichtlich Spannungsrisskorrosion als gefährdet einzustufen. Mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram Westtangente erfolgte eine erneute Nachrechnung nach aktuellem Stand der Technik. Das Ergebnis hierzu liegt seit Ende 2020 vor. Eine verlässliche „Restnutzungsdauer“ beider Brückenbauwerke ist vom Prüfenieur nicht mehr ermittelbar. Daher müssen diese ersetzt werden.

Um bis zu einem Neubau der Brückenbauwerke die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten, wurde vom Prüferingenieur die Installation eines Monitoringsystems attestiert.

Die Installation dieses Monitoringsystems erfolgte umgehend ab Frühjahr 2021. Hiermit wird der Bauwerkszustand kontinuierlich überwacht. Dieses Monitoring kann jedoch nicht bei gleichzeitigem Betrieb einer Oberleitung erfolgen. Die elektrischen Beeinflussungen führen zu Störungen. Mit Inbetriebnahme der Tram Westtangente kann das Monitoring deshalb nicht mehr weiterbetrieben werden. Aufgrund der nicht mehr nachzuweisenden „Restnutzungsdauer“ und der Inkompatibilität des Monitorings mit der Oberleitung ist eine Erneuerung der Brückenbauwerke im Zuge des Projekts Tram Westtangente erforderlich. Eine terminliche Bündelung der Brückenbaumaßnahmen und des Projekts Tram Westtangente führt zudem zu Synergieeffekten in Bezug auf Planung, Bauabwicklung und die baustellenbedingte Verkehrsführung, so dass ein zeitlicher und finanzieller Mehraufwand vermieden wird.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Ersatzneubauten Kreuzhof 40/45 und 40/46 die Vorplanungsunterlagen erarbeitet.

## 2. Projektbeschreibung

Die Anschlussstelle Kreuzhof befindet sich auf der Grenze der drei Stadtbezirke 7 Sendling - Westpark, 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und 20 Hadern im Südwesten der Landeshauptstadt München, in direkter Nähe zum nordwestlich gelegenen Waldfriedhof und zum östlich gelegenen Südpark. Die Anschlussstelle liegt planungsrechtlich im Außenbereich und ist Teil des Landschaftsschutzgebietes Nr. 00120.15 „Waldfriedhof, Gebiet nördlich des Schlosses Fürstenried einschließlich Schloss und Schlosspark, Geländestreifen entlang der Allee zwischen Kreuzhof und Fürstenried, Waldgebiet südlich der Albert-Roßhaupter-Straße (Sendlinger Wald) sowie Allee der Albert-Roßhaupter-Straße“. Die Anschlussstelle besteht aus zwei einzelnen Brückenbauwerken – dem Bauwerk 40/45 und Bauwerk 40/46. Diese überführen die vier Fahrstreifen der A 95 / B 2 sowie Teile der Auf- und Abfahrt über die Fürstenrieder und Boschetsrieder Straße. Das Bauwerk 40/45 besteht aus einem Überbau für die Fahrtrichtung München und einem Überbau für die Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen. Beide Überbauten liegen auf gemeinsamen Unterbauten (Widerlagern). Auf dem nördlichen Überbau befindet sich zusätzlich die Auffahrt von der Boschetsrieder Straße in Richtung Garmisch-Partenkirchen. Über das Bauwerk 40/46 führt die Abfahrt in Richtung München auf die Fürstenrieder Straße. Bei beiden Bauwerken handelt es sich um 3-Feld-Brücken mit kurzen Randfeldern und langen Mittelfeldern, welche die gesamte Fahrbahn überspannen.

Die Autobahn A 95 München – Garmisch-Partenkirchen ist im Bereich der Kreuzhofbauwerke nach Bundesfernstraßengesetz als Bundesstraße in Form einer Ortsdurchfahrt gewidmet. Die Landeshauptstadt München ist der Straßenbaulastträger.

Die vorhandenen Bauwerke werden in gleicher Lage neu errichtet. Die Geometrie sowie Stützweiten, Gründungsart und Fahrspurbreite sollen unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Planungsrichtlinien, Vorschriften und unter Betrachtung der aktuellen Rahmenbedingungen nicht erheblich verändert werden. Daraus geht kein Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens hervor.

Durch den Entfall der Planfeststellungspflicht entsteht für die Landeshauptstadt München und das Tramprojekt ein erheblicher Zeitgewinn.

#### Brückenkonstruktionen (siehe Anlagen A2-A5)

Gemäß dem Ergebnis der Vorplanung sind wie im Bestand zwei Dreifeldbrücken mit Stützweiten von jeweils ca. 20 m, ca. 30 m und ca. 20 m und Gesamtlängen von ca. 70 m geplant. Die Konstruktionshöhen bewegen sich jeweils zwischen ca. 1 m und 1,40 m. Die Bauwerksbreiten betragen 42 m bzw. 12 m. Die Brücken werden als Spannbeton- Vollplatten (Ortbetonplatten) ausgebildet. Die Überbauten werden mittels Traggerüst in erhöhter Lage und Absenkung nach Betonage hergestellt. Als Absturzsicherung und als Berührungsschutz im Trambereich sind Standardkonstruktionen gemäß Richtzeichnung der ZTV-Ing vorgesehen.

#### Beleuchtungskonzept

Die Beleuchtung an der Untersicht der nördlichen Brücke sowie die Mastleuchten auf der südlichen Brücke werden analog dem Bestand hergestellt.

#### Naturschutzfachliche Belange / Untersuchungen

Im Rahmen der Brückenmaßnahme finden temporäre Flächeninanspruchnahmen von Grünflächen statt, die zwischen den Verkehrswegen liegen. Diese Grünflächen stellen eine Grünverbindung zwischen dem Südpark und dem Waldfriedhof dar.

#### Kompensationsbedarf

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die beanspruchten Bereiche zwar flächengleich mit entsprechenden Neupflanzungen bzw. Ansaaten wiederhergestellt, dennoch findet wegen der Beseitigung der vorhandenen Vegetation eine zeitlich begrenzte Beeinträchtigung von Natur und Landschaft statt. Das Kompensationserfordernis wurde nach der „Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV)“ ermittelt. Dabei ergab sich bei Überlagerung der geplanten Maßnahme mit dem Bestand ein Kompensationsbedarf von 18.140 Wertpunkten, welcher nach aktuellem Stand (08/2022) auf externen Flächen oder im Rahmen eines Ökokontos kompensiert werden wird.

#### Naturschutzrechtlich geschützte Arten

Von den europäisch geschützten Arten (Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie und weitere streng geschützte Arten nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG Europäisch geschützter Arten) bietet das Untersuchungsgebiet potentielle Lebensräume für Vogel- und Fledermausarten sowie für die Haselmaus, vor allem im Bereich der mittleren bis älteren Baumgruppen und Einzelbäume.

Diese Gehölzbestände können Vogel- und Fledermausarten potentielle Habitatstrukturen (insb. Spalten- und Höhlenquartiere) bieten. Bei der Untersuchung auf Quartiereignung der Brückenbauwerke für Fledermäuse konnten keine Nachweise (Sichtbeobachtungen) von Fledermäusen oder Spuren auf eine Nutzung als Quartier festgestellt werden. Untersuchungen von weiteren Quartierpotentialen sind bereits beauftragt. Weiter werden die Erfassungsergebnisse zu Vögeln und Fledermäusen der Tram Westtangente berücksichtigt. In den Eingriffsbereichen der Ersatzneubaumaßnahme Kreuzhofbrücken wurden keine planungsrelevanten Arten nachgewiesen.

Durch die geplanten Maßnahmen werden durch Vermeidung (Baumschutz und -erhalt) und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzkästen) voraussichtlich bei keiner im Gebiet vorkommenden oder zu erwartenden Fledermaus- oder Vogelart nach Anhang IV FFH-RL artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt.

Bezüglich der artenschutzrechtlich relevanten weiteren Säugetierarten wäre grundsätzlich ein Vorkommen der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) möglich. Hierfür wurden im Juli 2022 fünfzig Haselmausröhren ausgebracht, um ein Vorkommen der Art zu überprüfen. Eine erste artenschutzrechtliche Vorabprüfung der Röhren auf Besatz fand im August 2022 statt. Hierbei konnten keine Hinweise auf Haselmausvorkommen festgestellt werden. Eine Fortführung der Niströhrenkontrolle findet entsprechend den Methodenstandards für faunistische Kartierung ab dem Frühjahr 2023 statt.

Aufgrund der isolierten Lage ist ein potentiell Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Reptilienarten, wie z. B. Zauneidechsen, unwahrscheinlich. Im Rahmen der weiteren Planung werden die Untersuchungen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde eventuell vertieft.

Weitere saP (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) -relevante Tierarten (Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie), wozu unter anderem Arten aus den Gruppen der Säugetiere, Amphibien, Reptilien, Fische, Libellen, Schmetterlinge, Käfer und Weichtiere zählen, können aufgrund deren Lebensraumansprüchen ausgeschlossen werden.

#### Grünflächenplanung (siehe Anlagen A8 und A9)

Die Bestandsflächen werden von den Verkehrsflächen begrenzt. Es handelt sich um flächige Gehölzbestände und artenarme Wiesenflächen. Insgesamt sind durch die Brückenbauarbeiten Gehölzentnahmen von etwa 6500 m<sup>2</sup> erforderlich. Hierbei handelt es sich überwiegend um Feldgehölze mittleren Alters. Ein bauzeitlicher Eingriff in die verkehrsbegleitenden Wiesenflächen mit Abtrag des Oberbodens ist zur Abwicklung der Baumaßnahme zudem erforderlich.

Die für die Bauzeit in Anspruch genommenen Grünflächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollumfänglich wiederhergestellt. Es werden insgesamt ca. 6.500 m<sup>2</sup> flächige Pflanzungen von heimischen Strauch- und Gehölzgruppen vorgenommen. Bei der Neuanlage der Wiesenflächen ist die Anlage von artenreichen, bienenfreundlichen, mäßig intensiv gepflegten Wiesen vorgesehen.

### 3. Bauablauf und Termine

Als Terminalschiene kann derzeit festgehalten werden:

Die terminlichen Vorgaben für das Projekt ergeben sich aus dem übergeordneten Projekt Tram Westtangente. Ziel ist es, die Ersatzneubauten zeitlich vor bzw. mit der Tram Westtangente fertigzustellen.

Als Baubeginn der Hauptmaßnahme ist derzeit Herbst 2024 geplant. Gemäß Vorgaben der Stadtwerke München GmbH ist eine Fertigstellung in 2027 erforderlich.

Die Bauzeit der Hauptbaumaßnahme beträgt ca. 3 Jahre.

Zur Vorbereitung der Baumaßnahme sind die erforderlichen Gehölzentnahmen sowie die erforderlichen vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen im Herbst 2023 / 2024 vorgesehen.

#### Verkehrsführung und Behelfsbrücken (siehe Anlagen A6 und A7)

Alle Fahrbeziehungen werden während der Bauzeit sowohl auf der A95/ B2 als auch auf dem unterführenden Straßenzug in derselben Qualität (Anzahl der Fahrspuren) mit Hilfe von zwei Behelfsbrücken aufrechterhalten. Für den Abbruch der einzelnen Teilbauwerke sind jeweils Wochenendsperren für die Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße erforderlich. Zu den Sperrungen werden im Rahmen der weiteren Planung entsprechende Umleitungsstrecken und detaillierte Verkehrsführungen geplant und mit den relevanten Beteiligten abgestimmt. Das Schnittstellenprojekt Tram Westtangente wird in den betroffenen Bauphasen berücksichtigt und gemeinsam mit der Stadtwerke München GmbH koordiniert.

#### Hauptbaumaßnahme

- Bauabschnitt 1 bis 3 (siehe Anlage A6):

- Aufbau der ersten und zweiten Hilfsbrücke
- Anpassung der Straßen
- Verkehrsumlegung auf die Hilfsbrücken
- Abbruch und Neubau des nördlichen Teiles des Bauwerkes 40/45 sowie des gesamten Bauwerkes 40/46
- Verkehrsumlegung auf die neu hergestellten Bauwerksteile
- Abbruch des mittleren und südlichen Teils des Bauwerkes 40/45

- Bauabschnitt 4 bis 5 (siehe Anlage A7):

- Neubau des mittleren und südlichen Teiles des Bauwerkes 40/45
- Verkehrsumlegung auf das neu hergestellte mittlere und südliche Bauwerksteil
- Rückbau der ersten und zweiten Hilfsbrücke

Beim Abbruch der bestehenden Brückenbauwerke wird die Trennung des Abbruchmaterials entsprechend den technischen und arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften erfolgen. Soweit die technischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Einsatz von Recyclingbaustoffen gegeben sind, wird deren Verwendung geprüft.

#### Sparten

Nach aktuellem Stand werden keine Umverlegungen von Sparten erforderlich. Gegebenenfalls werden Sicherungsmaßnahmen für die bestehende Hauptwasserleitung und die 110 kV-Stromtrasse im Straßenzug Fürstenrieder / Boschetsrieder Straße erforderlich.

Die Verkehrsführung sowie die Termine sind mit den betroffenen Fachdienststellen des Mobilitätsreferates und der Stadtwerke München GmbH abgestimmt.

#### 4. Dringlichkeit

Die Umsetzung der Ersatzneubauten befindet sich terminlich auf dem kritischen Weg des Großprojektes Tram Westtangente. Zur dauerhaften Gewährleistung der Standsicherheit sowie der Verkehrssicherheit sind diese Ersatzneubauten unumgänglich.

Wie bereits in Ziffer 1 erläutert, ist eine verlässliche „Restnutzungsdauer“ beider Brückenbauwerke vom Prüfenieur nicht mehr ermittelbar. Daher müssen diese ersetzt werden. Um bis zu einem Neubau der Brückenbauwerke die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten, wurde vom Prüfenieur die Installation eines Monitoringsystems attestiert. Dieses Monitoring kann jedoch nicht bei gleichzeitigem Betrieb einer Oberleitung erfolgen. Die elektrischen Beeinflussungen führen zu Störungen. Mit Inbetriebnahme der Tram Westtangente kann das Monitoring deshalb nicht mehr weiterbetrieben werden. Aufgrund der nicht mehr nachzuweisenden „Restnutzungsdauer“ und der Inkompatibilität des Monitorings mit der Oberleitung ist eine Erneuerung der Brückenbauwerke zur dauerhaften Gewährleistung der Stand- und Verkehrssicherheit vor Inbetriebnahme der Tram erforderlich. Es handelt sich somit um eine Pflichtaufgabe.

Das Projekt wird deshalb zum „Haushaltsplan 2024 Eckdatenbeschluss“ angemeldet; die weiteren Planungsleistungen werden auf Grund der geschilderten Dringlichkeit beauftragt. Die Finanzierung erfolgt aus der Finanzposition „Vorlaufende Planungskostenpauschale Brückenbau“, 6300.950.9930.9. Somit entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

In der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 wurde zu der gemeinsamen Sitzungsvorlage des Mobilitätsreferates und des Referates für Arbeit und Wirtschaft „ÖPNV-Bauprogramme a) Sachstandsbericht zum 1. ÖPNV-Bauprogramm b) Finanzierung“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07916) ergänzend Folgendes beschlossen:

*„Es wird geprüft, ob und wie eine Radverbindung parallel zur Tram-Westtangente durch die Kreuzhof-Bauwerke realisiert werden kann. In diesem Zusammenhang wird auch untersucht, ob die Verbindung Richtung Innenstadt zwischen Boschetsrieder Straße und Garmischer Autobahn für den Kfz-Verkehr zwingend aufrechterhalten werden muss, nachdem diese Verkehrsbeziehung auch über die Murnauer Straße erfolgen kann.“*

Die zusätzlich beauftragten Prüfungen zur Radverbindung erfolgen separat und außerhalb der Planungen für die Tram Westtangente. Das Baureferat weist darauf hin, dass die verkehrskonzeptionelle Prüfung einer zusätzlichen Radverbindung somit nicht Teil dieses Projektes „Ersatzneubau der Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46“ ist, sondern durch das Mobilitätsreferat separat durchzuführen ist. Die Terminschiene für den Ersatzneubau kann nur gehalten werden, wenn sich aus dem Prüfauftrag für die Radverbindung auf das Projekt der Ersatzneubauten keine relevanten Verschiebungen, wie beispielsweise wegen eines für die neue Radverbindung ggfs. durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens, ergeben.

## 5. Kosten

Belastbare Kostenangaben sind erst auf der Grundlage der weiteren Planung nach Vorliegen der Entwurfsplanung möglich.  
Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt.

## 6. Förderung

Nach dem derzeitigen Stand kann zu eventuellen Zuschüssen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Finanzausgleichsgesetz noch keine Aussage getroffen werden.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Das Mobilitätsreferat ist mit der Sachbehandlung einverstanden.  
Die Stellungnahme des Mobilitätsreferates vom 13.01.2023 ist als Anlage A10 beigefügt.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling - Westpark, 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und 20 Hadern wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört.  
Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling - Westpark, 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln und 20 Hadern haben die Sitzungsvorlage jeweils zur Kenntnis genommen (siehe Anlagen A11, A12 und A13).

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Tobias Ruff, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Alexander Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Die Vorplanung für den Ersatzneubau der sogenannten Kreuzhofbrücken BW 40/45 und BW 40/46 wird genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung dem Stadtrat vorzulegen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden  
2. Bürgermeisterin

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer  
Berufsm. Stadträtin

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

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

zur Kenntnis.

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

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

An die Bezirksausschüsse 7, 19 und 20

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Mobilitätsreferat

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An das Baureferat - G, H, J, T, T02, T1, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - J, J0, J03, J3, J4, JZ, JZ3, JZ4

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat – Ingenieurbau J/Vorzimmer  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Baureferat - RG 4

I. A.