

**Gesamtkonzept Landshuter Allee –  
Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität**

Antrag Nr. 20-26 / A 00264  
der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion  
vom 17.07.2020

Petition:  
Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme  
bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings,  
Landshuter Allee

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539**

**Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**  
zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Antrag Nr. 20-26 / A 00264 der Stadtratsfraktion die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion vom 17.07.2020, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, als Alternative zur Tunnelplanung für die Landshuter Allee ein Gesamtkonzept für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen.
<b>Inhalt</b>	Antrag Nr. 20-26 / A 00264 Zu den im Antrag genannten Bausteinen wird Stellung genommen.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	- / -
<b>Entscheidungs- vorschlag</b>	1. Das Baureferat wird beauftragt, für die Lärmschutzwand an der Borstei die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, den Baustein „Umverteilung des öffentlichen Raums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der Oberflächen des Bestand-Tunnels unter Einbeziehung der Ideen und Wünsche aus der Bürgerschaft“ in einer gesonderten Beschlussvorlage zu behandeln. In diesem Zusammenhang werden auch die Möglichkeiten zur Gewinnung von Flächen für die Ergänzung des Baumbestandes und zur Verbesserung der Freiraumqualität durch Umverteilung des öffentlichen Raumes dargestellt.</li> <li>3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass in ca. 10 bis 15 Jahren mit der Erneuerung der Donnersbergerbrücke begonnen werden muss und ab 2024 entsprechende Planungsmittel erforderlich werden.</li> <li>4. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass sicherheitstechnische Maßnahmen am Bestandstunnel erforderlich sind und dementsprechend hierfür die Planungen wieder aufgenommen werden.</li> <li>5. Von der Petition „Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme in den Abluftschloten und den Ein- und Ausfahrten bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings, Landshuter Allee, München, um eine verbesserte Lufthygiene für die Münchner Bürger zu erreichen“ und der in Punkt 4 des Vortrags der Referentin dargestellten Sachbehandlung wird Kenntnis genommen. Das Baureferat wird beauftragt, den Initiator*innen der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.</li> <li>6. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00264 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion vom 17.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Landshuter Allee-Tunnel</li> <li>- Mittlerer Ring</li> <li>- Donnersbergerbrücke</li> </ul>
<b>Ortsangabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe</li> <li>- 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg</li> <li>- 10. Stadtbezirk Moosach</li> <li>- Donnersbergerbrücke</li> <li>- Landshuter Allee</li> </ul>

**Gesamtkonzept Landshuter Allee –  
Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität**

Antrag Nr. 20-26 / A 00264  
der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion  
vom 17.07.2020

Petition:  
Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme  
bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings,  
Landshuter Allee

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539**

**Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
1. Anlass	1
2. Bausteine des Antrages Nr. 20-26 / A 00264 Gesamtkonzept Landshuter Allee – Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität	3
2.1 Lärmschutzwand an der Borstei im Bereich der Brücke über die Dachauer Straße	3
2.2 Prüfung einer begehbaren Einhausung / Begrünung der Landshuter Allee zur Verringerung der Trennwirkung zwischen Platz der Freiheit und Heideckstraße	4
2.3 Lärmschutz an bestehenden Gebäuden im Rahmen des Programms Wohnen am Ring	5
2.4 Prüfung von baulichen Lückenschlüssen oder Ergänzungen (vgl. Variante 1 Machbarkeitsstudie)	6

2.5	Umverteilung des öffentlichen Raums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der Oberflächen des Bestand-Tunnels unter Einbeziehung der Ideen und Wünsche aus der Bürgerschaft	7
2.6	Prüfung einer Einhausung / Begrünung der Tunnelausfahrt zur Donnersbergerbrücke	8
2.7	Lärmschutzbelag und Lärmschutzwände an der Donnersbergerbrücke und Integration von kreativen Nutzungskonzepten für die Bereiche unter der Brücke	9
2.8	Mehr Klimaschutz und Luftfilterung durch Schutz und Ergänzung des Baumbestandes und Begrünung der Fassaden und Lärmschutzbauteile	13
2.9	Städtebauliches Sanierungsgebiet zur Begleitung der Umsetzung des Gesamtkonzepts	14
3.	Sicherheitstechnisch erforderliche Maßnahmen am Bestandstunnel	15
4.	Petition: Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings, Landshuter Allee	15
<b>II.</b>	<b>Antrag der Referentin</b>	<b>16</b>
<b>III.</b>	<b>Beschluss</b>	<b>17</b>

**Gesamtkonzept Landshuter Allee –  
Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität**

Antrag Nr. 20-26 / A 00264  
der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion  
vom 17.07.2020

Petition:  
Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme  
bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings,  
Landshuter Allee

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539**

Anlagen

1. Antrag Nr. 20-26 / A 00264
2. Petition: Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme  
bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings, Landshuter Allee

**Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

**1. Anlass**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen - Rosa Liste und die SPD / Volt - Fraktion haben am 17.07.2020 nachfolgenden Antrag Nr. 20-26 / A 00264 gestellt:

„Die Verwaltung wird aufgefordert als Alternative zur Tunnelplanung für die Landshuter Allee ein Gesamtkonzept für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen. Dabei sollen insbesondere folgende Bausteine berücksichtigt werden, die auch schrittweise umgesetzt werden können:

- Lärmschutzwand an der Borstei im Bereich der Brücke über die Dachauer Straße

- Prüfung einer begehbaren Einhausung / Begrünung der Landshuter Allee zur Verringerung der Trennwirkung zwischen Platz der Freiheit und Heideckstraße
- Lärmschutz an bestehenden Gebäuden im Rahmen des Programms Wohnen am Ring
- Prüfung von baulichen Lückenschlüssen oder Ergänzungen (vgl. Variante 1 Machbarkeitsstudie)
- Umverteilung des öffentlichen Raums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der Oberflächen des Bestand-Tunnels unter Einbeziehung der Ideen und Wünsche aus der Bürgerschaft.
- Prüfung einer Einhausung / Begrünung der Tunnelausfahrt zur Donnersbergerbrücke
- Lärmschutzbelag und Lärmschutzwände an der Donnersbergerbrücke und Integration von kreativen Nutzungskonzepten für die Bereiche unter der Brücke.
- Mehr Klimaschutz und Luftfilterung durch Schutz und Ergänzung des Baumbestandes und Begrünung der Fassaden und Lärmschutzbauteile
- Städtebauliches Sanierungsgebiet zur Begleitung der Umsetzung des Gesamtkonzepts

Die örtlichen Bezirksausschüsse sollen in die Planungen einbezogen werden.

Die Tunnelplanung soll gestoppt und der bisher erbrachte Bearbeitungsstand dem Stadtrat zur Kenntnis vorgestellt werden.“

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) „Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss“ entschieden, dass die Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel einzustellen sind, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Dementsprechend sind gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01991) „Mehrjahresinvestitionsprogramm für die Jahre 2020 - 2024“ ab dem Jahr 2021 keine Planungskosten mehr vorgesehen. Insofern sind die Planungen bereits gestoppt und die Bearbeitung beendet.

Auf die oben genannten Bausteine des Antrages Nr. 20-26 / A 00264 wird im Folgenden einzeln eingegangen.

## **2. Bausteine des Antrages Nr. 20-26 / A 00264 Gesamtkonzept Landshuter Allee – Mehr Ruhe, mehr Grün, mehr Lebensqualität**

### **2.1 Lärmschutzwand an der Borstei im Bereich der Brücke über die Dachauer Straße**

Bedingt durch die sehr hohe Verkehrsbelastung in der Landshuter Allee liegt an der Wohnbebauung in der Borstei eine hohe Lärmbelastung vor, weshalb das Referat für Klima- und Umweltschutz dort weiterhin einen dringenden kurzfristigen Handlungsbedarf bezüglich Lärmsanierung sieht.

Gegenüber dem Beschluss des Bauausschusses vom 03.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11750) haben sich keine Veränderungen gegenüber der dargestellten Sachlage ergeben. Damit ist die Errichtung einer Lärmschutzwand als freiwillige Leistung durch die Landeshauptstadt München weiterhin möglich.

Im Rahmen der bisherigen Tunnelplanung wurde bereits die Vorplanung für die Lärmschutzwand erstellt. Die betrachtete Lärmschutzwand ist ca. 330 m lang und bis zu 5,50 m hoch. Damit können in den oberen Geschossen der Borstei die Pegel um bis zu 3 dB(A) und im Erdgeschoss um bis zu 11 dB(A) gemindert werden. Da die Lärmschutzwand über die Brücke über den Sapporobogen verläuft, muss diese für die Lärmschutzwand angepasst werden. Für den Bau der Lärmschutzwand müssen ca. 50 Bäume gefällt werden, von denen ca. 20 der Baumschutzverordnung unterliegen (Stammumfang größer 80 cm). Die genaue Anzahl und welche Ersatzmaßnahmen vorgenommen werden, wird im Rahmen der weiteren Planung mit den naturschutzrechtlichen Belangen abgestimmt. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand kann ein Teilstück des Untersuchungsgebiets A\_03 „Landshuter Allee“ des Lärmaktionsplans wirkungsvoll vor Verkehrslärm geschützt werden.

Dem Baustein kann nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden. Das Baureferat soll daher mit diesem Beschluss beauftragt werden, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Die hierfür erforderlichen Planungsmittel werden aus der Pauschale für die Erneuerung und Instandhaltung von Brückenbauwerken finanziert (Maßnahmennummer 6300.4260).

Bei optimalem Planungsverlauf ist folgender zeitlicher Ablauf bis zum Baubeginn möglich:

- Ausschreibung Planungsleistungen, Entwurfs- und Genehmigungsplanung einschließlich Prüfung naturschutzrechtlicher Belange und „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (saP) sowie Herbeiführung der Projektgenehmigung nach Beschlussfassung bis Herbst 2023
- Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistung einschließlich Erwirkung Ausführungsgenehmigung von Herbst 2023 bis Sommer 2024
- Bauausführung von Herbst 2024 bis Sommer 2025

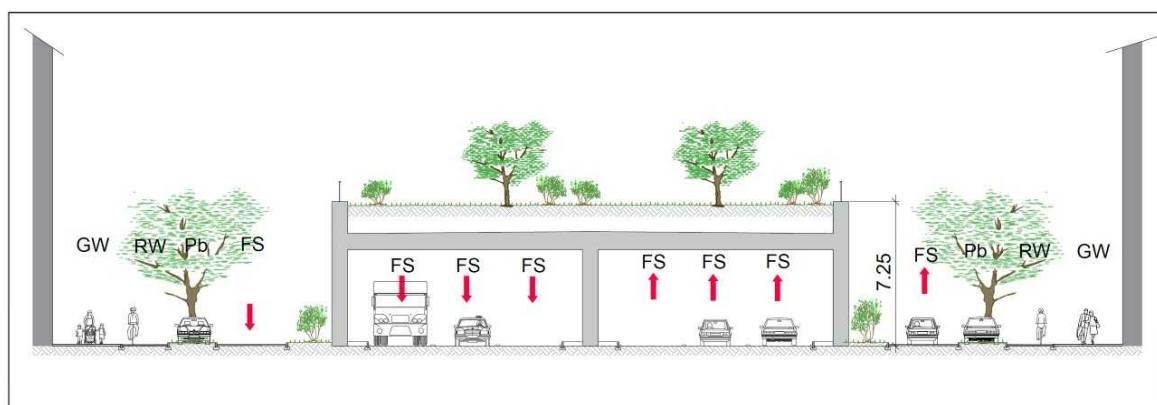
## 2.2 Prüfung einer begehbaren Einhausung / Begrünung der Landshuter Allee zur Verringerung der Trennwirkung zwischen Platz der Freiheit und Heideckstraße

Die lärmindernde Wirkung einer Einhausung zwischen Platz der Freiheit und Heideckstraße wurde bereits im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.11.2015 als Ergebnis der Machbarkeitsstudie dargestellt (siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03651, „Handlungsprogramm Mittlerer Ring“, Kapitel 2.5, Variante 3 der Machbarkeitsstudie)). Mit einer Einhausung könnte an der Wohnbebauung in Teilbereichen eine Pegelminderung von mehr als 20 dB(A) erzielt werden.

In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 wird jedoch auch als gewichtiger Nachteil die städtebauliche Trennwirkung einer Einhausung genannt, weshalb diese Maßnahme in der weiteren Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie verworfen und nicht mehr weiter verfolgt wurde.

Erläuternd kann hierzu Nachfolgendes ausgeführt werden. .

Eine Einhausung vom Platz der Freiheit bis zur Heideckstraße würde mit dem bestehenden Landshuter Allee-Tunnel einen Tunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 1100 m ergeben, von denen ca. 730 m oberirdisch wären. Nördlich der Volkartstraße wären in der Einhausung je Fahrtrichtung drei Fahrstreifen erforderlich sowie Notgehwege an den jeweiligen Fahrbahnrandern. Für die Durchfahrt wäre eine lichte Höhe von 4,50 m zuzüglich eines bautechnischen Nutzraumes von 35 cm vorzusehen. Zusammen mit dem Deckenaufbau ergibt sich eine Höhe von mehr als 7 m. Dadurch würde eine rund 7 m hohe, 26 m breite und ca. 730 m lange „Mauer“ vom Platz der Freiheit bis zur Heideckstraße entstehen. Für eine „Begebarkeit“ des Deckels der Einhausung und deren Erschließung bedürfte es Treppen, Rolltreppen, Aufzüge oder Rampen. Zudem müsste der gesamte Bereich mit Absturzsicherungen versehen werden.



Regelquerschnitt Einhausung nördlich Ruffinstraße

Darüber hinaus wäre eine Einhausung im Verkehrswegebau einem „oberirdischen“ Tunnel gleichzusetzen und erfordert, die entsprechenden Regelwerke anzuwenden. Ab einer Länge von 80 m sind die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) bzw. die Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (EABT) anzuwenden.



Das bedeutet insbesondere, dass auch hierfür aufwendige Erfordernisse für Sicherheitseinrichtungen, Beleuchtung, Lüftung, verkehrstechnische Einrichtungen, zentrale Anlagen, Leit-, Automatisierungstechnik und Überwachung zu erfüllen wären.

### **2.3 Lärmschutz an bestehenden Gebäuden im Rahmen des Programms Wohnen am Ring**

Das für dieses Thema zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt hierzu Folgendes aus:

„Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 15.11.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06790) das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ um weitere sechs Jahre verlängert, damit das Wohnen dort weiterhin an Qualität gewinnt.

Das Zuschussprogramm der Landeshauptstadt München ist bis einschließlich 2022 mit einem Budget in Höhe von 900.000 € jährlich ausgestattet.

Zwar haben viele Bereiche des Mittleren Rings mit Fertigstellung der drei Tunnel wesentliche Verkehrsberuhigung erfahren. Der Verkehr ist in weiten Bereichen unter die Erde verschwunden, so wurden an der Oberfläche für Wohnen und Freibereiche neue Qualitäten geschaffen. Dennoch bestehen nach wie vor an vielen Stellen des Mittleren Rings für den Bereich des Wohnens und der Grünflächen Defizite. Die Stadt München unterstützt mit dem Förderprogramm daher weiterhin gelungene Projekte mit effektivem Lärmschutz .

Das Zuschussprogramm richtet sich an Eigentümer\*innen von Wohngebäuden unmittelbar am Mittleren Ring.

Voraussetzung für die Förderung ist sowohl ein Gesamtkonzept der geplanten Lärmschutzmaßnahmen durch Fachingenieur\*innen als auch nachweisbare Pegelminderungen in Schlafzimmern nachts auf 30 dB(A) und in Wohnzimmern tags auf 40 dB(A), jeweils bei natürlicher Belüftung.

Gefördert werden nicht rentierliche Aufwendungen für die Schallschutzmaßnahmen am Gebäude bzw. auf dem Baugrundstück, je nach Erfordernis mit einem Zuschuss bis insgesamt 150,- Euro pro Quadratmeter verbesserter Wohnfläche. Im Bestand werden beispielsweise Aufwendungen für Kastenfenster, Schiebeläden, die Verglasung bestehender Loggien, vorgesetzte Lärmschutzfassaden als sogenannte „Zweite Haut“, neue Erschließungsformen, wie z. B. vorgesetzte Laubengänge, oder die Umorganisation bestehender Grundrisse gefördert.

Zuständig für das Förderprogramm ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.“

Durch das bestehende Förderprogramm können berechtigte Personen entsprechende Anträge beim zuständigen Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellen.

Damit wird dem Antragspunkt nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

## 2.4 Prüfung von baulichen Lückenschlüssen oder Ergänzungen (vgl. Variante 1 Machbarkeitsstudie)

Bei der Schließung von baulichen Lücken ist zu unterscheiden, ob sich diese auf privatem oder öffentlichem Grund befinden. Auf Privatgrund muss bzw. kann die Initiative nur von den jeweiligen Grundstückseigentümern ausgehen.

Laut Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden diesbezügliche Bauanträge im Rahmen der regulären Verwaltungstätigkeit unterstützend behandelt.

Lückenschlüsse auf öffentlichem Grund befinden sich gemäß Variante 1 der Machbarkeitsstudie an der Kreuzung Arnulfstraße / Landshuter Allee und auf dem Sportgelände des FT-Gern.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz weist darauf hin, dass Lückenschlüsse einerseits punktuell einen guten Lärmschutz bieten (insbesondere für die Gebäude in 2. Reihe), andererseits aber die Durchlüftung der Landshuter Allee stören können und sich dadurch eventuell die Luftschadstoffbelastung verschlechtern könnte.

Zu den einzelnen Bereichen auf öffentlichem Grund gemäß Variante 1 der Machbarkeitsstudie führt das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes aus:

„Riegelbebauung Richelstraße:

Die Fläche liegt zwischen Richelstraße und der Rampe der Donnersbergerbrücke. Es handelt sich um eine schmale Dreiecksfläche mit dichtem Baumbestand, der die denkmalgeschützte Wohnbebauung an der Richelstraße (auch optisch) von der Donnersbergerbrücke trennt. Auf der Fläche befinden sich eine Wertstoffinsel und Pkw-Stellplätze. Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist die Fläche zu klein, um sie sinnvoll baulich nutzen zu können. Aufgrund der direkt angrenzenden offenen Rampe der Donnersbergerbrücke mit erheblichen Schall- und Schadstoffemissionen wären Schutzmaßnahmen erforderlich, die wirtschaftlich in keinem Verhältnis zur geringen Nutzfläche stünden.

Lückenschluss Schulstraße

Die Schulstraße mündet in die Landshuter Allee. Es handelt sich somit nicht um eine Baulückenschließung, sondern eine Überbauung der Straße parallel zur Landshuter Allee und Donnersbergerbrücke. Ebenso wie an der Richelstraße wäre eine Neubebauung an dieser Stelle hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt. Für die bestehenden Gebäude würde die Bebauung erhebliche Eingriffe in privates Eigentum und Einschränkungen in der Nutzbarkeit bedeuten (Belichtung, Grundrisse) und erscheint schon aus diesen Gründen nicht umsetzbar. Des Weiteren handelt es sich bei den Gebäuden an der Schulstraße, die durch solch einen Lückenschluss baulich verbunden werden müssten, um denkmalgeschützte Gründerzeitbebauung. Die vorgeschlagene Überbauung wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus diesen Gründen nicht für möglich erachtet. Eine Aufwertung in diesem Bereich kann ggf. im Rahmen der Straßenplanung erfolgen.

Riegelbebauung auf dem Sportgelände des FT Gern:

Im Bereich zwischen Dom-Pedro-Straße und Hanebergstraße befinden sich die Sportflächen des FT Gern. Es handelt sich dabei um einen Kunstrasenplatz und einen Rasenplatz mit Nebenflächen sowie die Vereinsgaststätte mit Biergarten. ... Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird eine bauliche Verdichtung in diesem Bereich als nicht umsetzbar angesehen. Die teilweise Überbauung der Sportplätze wäre mit einem erheblichen Eingriff in die vorhandene Nutzung durch den FT Gern verbunden. Zum einen würde eine neue Bebauung mit zugehörigen Freiflächen einen deutlichen Flächenverlust für den Sportverein bedeuten. Darüber hinaus entstünde ein hohes Konfliktpotenzial durch das direkte Nebeneinander von Sportnutzung und Wohnbebauung. Vor dem Hintergrund, dass der Stadtbezirk Neuhausen-Nymphenburg ohnehin deutlich unterversorgt ist mit Grün- und Spielflächen und die Nachfrage nach Sportmöglichkeiten im Freien immer größer wird, ist eine Bebauung in diesem Bereich abzulehnen.“

Dem Antragspunkt kann nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

## **2.5 Umverteilung des öffentlichen Raums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der Oberflächen des Bestand-Tunnels unter Einbeziehung der Ideen und Wünsche aus der Bürgerschaft**

Das für dieses Thema zuständige Mobilitätsreferat führt hierzu Folgendes aus:

„Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2006) weist den Straßenzug Donnersbergerbrücke, Landshuter Allee bis zum Georg-Brauchle-Ring als Hauptverkehrsstraße im Primärnetz aus.

Aufgabe des Mittleren Rings ist es, starke Kfz-Verkehrsströme des regionalen, des städtischen stadtbezirksübergreifenden Ziel-/Quellverkehrs sowie deren Durchgangsverkehre zu bündeln und den Kfz-Verkehr der Hauptradien um die Innenstadtrandgebiete umzuleiten. Er ist somit ein Teilbaustein für eine flächenhafte Entlastung insbesondere der Stadtkernbezirke. Darüber hinaus werden aber auch, insbesondere in ihrem Kernstücke der Landshuter Allee (zw. Leonrodstraße und Nymphenburger Straße) örtliche Verkehre abgewickelt. Die Landshuter Allee ist überwiegend mit drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung ausgebaut. Das Verkehrsaufkommen liegt entsprechend seiner Funktion bei über 120.000 Kfz/24 h. Aufgrund des Verkehrsaufkommens sind Umverteilungen des Öffentlichen Raums zu Lasten von Kfz-Verkehrsflächen ohne gravierende Eingriffe in die verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht möglich. Eine Ergänzung des Baumbestands durch alternierendes Parken/Baumpflanzungen erscheint vereinzelt möglich und müsste untersucht werden.

Im nördlichen Bereich (Dachauer Straße bis Leonrodstraße) könnte durch eine generelle Umprofilierung der Straßenbegleiteinrichtungen eine Verbreiterung des Mittelteilers und dessen Bepflanzung ermöglichen. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Umverteilung innerhalb der Grünflächen bzw. zu Lasten des Ruhenden Verkehrs erfolgen müsste.

Im Bereich des Abschnittes zwischen Leonrodstraße und Nymphenburger Straße wurde durch die Spreizung der Fahrbahnen ein überbreiter Mittelteiler erzeugt.

Gleichzeitig sind dadurch Fuß- und Radverkehre gezwungen, mehrere Fahrbahnen zu queren. Durch eine Umverteilung des Öffentlichen Raums im Sinne einer Zusammenlegung der Fahrbahnen könnten die Querung für Fuß-/und Radverkehr gegebenenfalls (Platz der Freiheit) optimiert werden. Hierbei müssten die Belange des ÖPNV und die Gestaltung des Öffentlichen Raums besonders berücksichtigt werden.

Im südlichen Bereich, zwischen der Nymphenburger Straße und der Arnulfstraße, werden bei Erhalt der „Donnersbergerbrücke“ keine wesentlichen Umgestaltungsmöglichkeiten gesehen.

Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass der Stadtrat im Rahmen des „Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlagen-Nr.: 14-20 / V 15439, Beschluss vom 19.02.2020) die Stadtverwaltung beauftragt hat, „den Infrastrukturteil des Nahverkehrsplans mit dem „Mobilitätsplan für München“ abzugleichen und [...] zu aktualisieren.“ Hierbei ist aktuell in der Kategorie B eine Tram über die Donnersbergerbrücke zum Rotkreuzplatz zu untersuchen. Die Kategorie B umfasst Maßnahmen, die nach einer ersten Analyse als verkehrlich sinnvoll erachtet werden und deren Realisierung es anzustreben gilt. Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind hierfür noch vertiefte Untersuchungen hinsichtlich des Trassenverlaufs notwendig. In jedem Fall ist für die Linien der Kategorie B eine Trassensicherung vorzunehmen.

Dem Mobilitätsreferat liegen für den Bereich Landshuter Allee und Rotkreuzplatz weitere Anträge zu diesem Thema vor. Diese werden seitens des Referats in einer gesonderten Vorlage behandelt.“

Das Thema wird zusammen mit den weiteren, bereits vorliegenden Anträgen beim zuständigen Mobilitätsreferat bearbeitet, sodass dem Antragspunkt nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden kann.

## **2.6 Prüfung einer Einhausung / Begrünung der Tunnelausfahrt zur Donnersbergerbrücke**

Eine Einhausung der Tunnelausfahrt zur Donnersbergerbrücke würde mit dem bestehenden Landshuter Allee-Tunnel einen Tunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 620 m ergeben, von denen ca. 250 m oberirdisch wären. Hier gelten grundsätzlich die gleichen Ausführungen wie unter Ziffer 2.2 zur Einhausung zwischen dem Platz der Freiheit und der Heideckstraße, sodass auch diese Einhausung – trotz einer möglichen erzielbaren Pegelminderung von bis zu 8 dB(A) an der Wohnbebauung – nicht empfohlen werden kann.

Gemäß einer in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltenen NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose des Landesamtes für Umwelt (LfU) wird im Bezugsjahr 2020 in der Landshuter Allee der Jahresmittelgrenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> auf einer Länge von 265 m [in diesem Bereich] überschritten. Unter Berücksichtigung der Umsetzung der in der 7. Fortschreibung enthaltenen Maßnahmen kann für das Jahr 2026 von einer Einhaltung des Grenzwertes ausgegangen werden. Solange der Grenzwert nicht eingehalten werden kann, sieht das Referat für Klima- und Umweltschutz, unabhängig von einem Bau eines Tunnels an der Landshuter Allee, weiterhin die Umsetzung von kurzfristigen Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung als erforderlich an.

Um kurzfristig die Situation hinsichtlich Luftschadstoffbelastung in diesem Bereich zu verbessern, wird auf das Pilotprojekt Filtersäulen an der Landshuter Allee des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) verwiesen. Das wissenschaftliche Pilotprojekt mit einem geplanten Fördervolumen von 2 Mio. Euro soll die Wirkung von Luftfiltersäulen im südlich der Nymphenburger Straße gelegenen Abschnitt der Landshuter Allee untersuchen. Ziel des Projektes ist es, wissenschaftlich abgesicherte Informationen zum genauen Wirkungsgrad von Filtersystemen zu erlangen, um diese künftig in Luftreinhaltepläne integrieren zu können. Vier bayerische Universitäten werden in den verschiedenen Bereichen Untersuchungen zu der Filterwirkung und Haltbarkeit im Labor und im Feld, Auswirkung der meteorologischen Situation auf die Immissionssituation und Untersuchungen der Emissionsmenge abgeleitet aus der Flottenzusammensetzung, dem Verkehrszustand und dem aktuellen Verkehrsaufkommen durchführen. Das Pilotprojekt soll über einen Zeitraum von 3 Jahren laufen. Sollte sich zeigen, dass durch die Filtersäulen eine lufthygienische Verbesserung erzielt werden kann, könnten die Filtersäulen solange betrieben werden, bis die zulässigen Immissionsgrenzwerte aufgrund des erwarteten Emissionsrückgangs eingehalten werden. Von Seiten der Landeshauptstadt München wird das Projekt vom zuständigen Referat für Klima- und Umweltschutz begleitet.

## **2.7 Lärmschutzbelag und Lärmschutzwände an der Donnersbergerbrücke und Integration von kreativen Nutzungskonzepten für die Bereiche unter der Brücke**

### Lärmschutzbelag:

Auf dem Mittleren Ring, im Bereich der Donnersbergerbrücke, befindet sich der Fahrbahnbelag aktuell in einem guten verkehrssicheren Zustand. Er weist keine lärmrelevanten Oberflächenschäden auf. Eine großflächige Erneuerung der Fahrbahnoberfläche ist daher derzeit nicht vertretbar.

Sobald aus technischer Sicht ein Sanierungsbedarf der Fahrbahnoberfläche besteht, wird unter Berücksichtigung der Verkehrszusammensetzung und der zulässigen Geschwindigkeit ein geeigneter Fahrbahnbelag mit lärmmindernden Eigenschaften eingesetzt.

Aus wirtschaftlichen Gründen empfiehlt das Baureferat, einen Lärmschutzbelag im Rahmen künftiger Fahrbahnerneuerungen einzubauen. Dem Baustein Lärmschutzbelag kann somit nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen werden.

### Lärmschutzwände:

Die lärmmindernde Wirkung einer Lärmschutzwand auf der Donnersbergerbrücke für die angrenzende Wohnbebauung wurde ebenfalls bereits im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.11.2015 als Ergebnis der Machbarkeitsstudie dargestellt (siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03651, „Handlungsprogramm Mittlerer Ring“, Kapitel 2.6.4, Variante 2 der Machbarkeitsstudie). Abhängig von der Höhe der Wand liegt die erzielbare Pegelminderung bei 3 bis 9 dB(A).

Eine hohe Lärminderung durch Schallschutzwände ergibt sich i. d. R. in den unteren Geschossen (EG und 1. OG), während die weiter oben gelegenen Räume nur eine geringe Entlastung erfahren oder komplett ungeschützt bleiben. Im Bereich der Donnersbergerbrücke, in dem die Straße bereits ca. auf Höhe der Oberkante des 1. OG verläuft, können aber auch noch die mittleren Geschosse (etwa bis zum 3. oder 4. OG) durch eine auf der Brücke situierte Wand geschützt werden. Um Reflexionen zu vermeiden (einerseits Reflexionen von den westlich der Brücke gelegenen Fahrbahnen von und zur Arnulfstraße auf die westliche Wohnbebauung und andererseits Reflexionen von den Fahrbahnen auf der Brücke auf die östliche Büro- und Gewerbebebauung), wäre eine mögliche Schallschutzwand beidseitig hochabsorbierend auszukleiden.

Mit den in der Machbarkeitsstudie errechneten Pegelminderungen können in günstigen Fällen die Anhaltswerte der Lärmaktionsplanung von 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts eingehalten werden.

Mit der Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Donnersbergerbrücke könnte somit - neben der Borstei - ein weiteres Teilstück des Untersuchungsgebiets A\_03 „Landshuter Allee“ wirkungsvoll vor Verkehrslärmeinwirkungen geschützt werden.

Die Kappen der bestehenden Donnersbergerbrücke sind jedoch nicht für eine zusätzliche Belastung durch Lärmschutzwände ausgelegt. Hierfür wäre eine aufwändige Ertüchtigung der Brücke in diesem Bereich z. B. durch neue Kappen, falls überhaupt möglich, erforderlich.

Ein Umbau der Donnersbergerbrücke wäre auch erforderlich gewesen, wenn der geplante Landshuter Allee-Tunnel, entsprechend dem Untersuchungsauftrag aus dem Beschluss vom 03.07.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11750), verlängert worden wäre. Deshalb erhielt damals das Baureferat auch den Auftrag, den Instandsetzungsbedarf für die Donnersbergerbrücke zu ermitteln..

Hierfür wurde das Ingenieurbüro Zilch + Müller Ingenieure GmbH München beauftragt. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass für die Trogbrücke im Süden über die Landsberger Straße (Brückenlänge  $l = \text{ca. } 120 \text{ m}$ ) und für die Brücke im Norden von der Erika-Mann-Straße bis zum nördlichen Widerlager an der Schulstraße (Brückenlänge  $l = \text{ca. } 445 \text{ m}$ ) für sich betrachtet eine sinnvolle Instandsetzung durchgeführt werden könnte.

Der Abschnitt zwischen diesen Bereichen ( $l = 300 \text{ m}$ ), der die Bahnanlage sowie Teile der Parkplatzflächen nördlich und südlich der Gleise überbrückt, ist aber aufgrund seines Alters und der Substanz nicht mehr zielführend instand zu setzen. Der Gutachter empfiehlt daher einen Ersatzneubau. Dieser muss aus Sicht des Gutachters (Stand Ende 2020) spätestens in 10 bis 15 Jahren baulich begonnen werden, um nicht Gefahr zu laufen, kurzfristig auf Standsicherheitsprobleme reagieren zu müssen und damit langfristige massive Verkehrsbeeinträchtigungen auf Straße und Schiene hervorzurufen.

Mit Schreiben vom 11.12.2018 hat die Deutsche Bahn ihr Verlangen geäußert, bei einem Brückenneubau über den Gleisen die Belange der DB zu berücksichtigen. Die lichte Höhe über Schienenoberkante soll von heute ca. 5,80 m auf 6,20 m vergrößert werden. Außerdem soll der Abstand von Gleismitte bis zu den Unterbauten (Stützen, Pfeiler) regelkonform 3,30 m betragen.

Auf Grund des vorliegenden Gutachtens und dem Verlangen der Deutschen Bahn kommt nur ein Ersatzneubau in Frage.

Mit dem Ersatz der gesamten Donnersbergerbrücke durch einen Neubau kann ein robustes Gesamtbauwerk erstellt werden, das folgende Vorteile bietet:

- Gesamtbauwerk entspricht dem Stand der Technik
- Nur ein Herstellungszeitraum für den Ersatzneubau und somit nur einmaliger gebündelter Eingriff in den Verkehr durch Bauarbeiten.
- Forderungen der Bahn können grundsätzlich erfüllt werden; die Bahn wird sich an den Kosten beteiligen.

Das Baureferat schlägt vor, die Planungen zu einem Ersatzneubau der gesamten Donnersbergerbrücke rechtzeitig aufzunehmen, um einen Baubeginn spätestens in 10 bis 15 Jahren gewährleisten zu können. Im Rahmen des Ersatzneubaus können entsprechende Lärmschutzwände berücksichtigt werden.

Die hierfür erforderlichen Planungsmittel wird das Baureferat ab 2024 beantragen.

Gemäß Gutachten vom Büro Zilch + Müller ist es bis zum Ersatzneubau erforderlich, die Verkehrssicherheit und Gebrauchstauglichkeit umgehend durch entsprechende „kleine Instandsetzungen und Behelfsmaßnahmen“ zu gewährleisten. Die Standsicherheit wird bis dahin durch die vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen und notwendige Sonderprüfungen überwacht und dokumentiert.

#### Integration von kreativen Nutzungskonzepten für die Bereiche unter der Brücke:

Zur kreativen Nutzung unter der Donnersbergerbrücke teilt das Referat für Klima- und Umweltschutz mit, dass „in der Bauleitplanung für Freiflächen je nach Nutzungsart die Einhaltung bestimmter Lärmpegel angestrebt wird, um schädliche Auswirkungen durch Lärm zu vermeiden (siehe u. a. Hinweisblatt Freispielflächen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Referats für Gesundheit und Umwelt). Das Referat für Klima- und Umweltschutz empfiehlt, diese in der Bauleitplanung verwendeten Anhaltswerte auch im vorliegenden Fall anzuwenden:

- Parkanlagen, öffentliche Aufenthaltsbereiche:
  - Der maßgebliche Orientierungswert der DIN 18005 für Parkanlagen beträgt tags und nachts 55 dB(A).
  - Öffentliche Aufenthaltsbereiche mit intensiver Erholungsnutzung sind grundsätzlich noch bis zu Lärmpegeln von 59 dB(A) möglich.
  - Situationsabhängig können stärker verlärmte Rand- und Übergangsbereiche bis zu 65 dB(A) auf einer Fläche von maximal 1/3 der Gesamtfläche hingenommen werden.
  - Flächen, die nur der Durchwegung dienen oder Parkzugänge an lauten Straßen können in Ausnahmefällen auch Pegel über 65 dB(A) aufweisen.

- Kinder- und Jugendspielplätze
  - Für Spielplätze ist der Zielwert von 55 dB(A) anzustreben. Zumindest sollte der Lärmpegel auf 2/3 der Spielfläche maximal 57 dB(A) betragen und auf 1/3 der Fläche maximal 59 dB(A). Flächen mit Beurteilungspegeln größer 59 dB(A) sind als Freispielflächen für Kinder ungeeignet.
  - Auf Flächen mit Lärmbelastungen zwischen 59 dB(A) und 65 dB(A) können in begründeten Ausnahmefällen lärmintensive Spielflächen (z. B. Bolzplatz, Skaterpark) situiert werden.
- Bereiche, die eine Lärmbelastung von mehr als 65 dB(A) aufweisen, sind aufgrund der bestehenden Gesundheitsgefährdung nicht zum längeren Aufenthalt geeignet und müssten bei Bedarf mit Lärmschutzeinrichtungen versehen werden.

Die Höhe der Lärmpegel unter der Donnersbergerbrücke wird in der Lärmkarte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) nicht dargestellt. Die sehr hohen Lärmpegel im Umfeld der Brücke (über 70 dB(A) tags) lassen allerdings auch für den Bereich unter der Brücke eine hohe Lärmbelastung erwarten, so dass die o. g. Vorgaben voraussichtlich auf den Flächen unter der Donnersbergerbrücke großräumig nicht eingehalten werden können. Demzufolge sind Sport-, Freizeit-, Aufenthalts- oder Erholungsnutzungen nach Einschätzung des Referats für Klima- und Umweltschutz auf den Flächen unter der Donnersbergerbrücke nur schwer realisierbar.

In den oben genannten lufthygienischen Gutachten ist die lufthygienische Situation unter der Donnersbergerbrücke nicht enthalten. Allerdings ist, ähnlich wie beim Lärm, davon auszugehen, dass durch die hohe lufthygienische Belastung im Umfeld der Donnersbergerbrücke und entlang der Landshuter Allee auch unter der Donnersbergerbrücke eine hohe Luftschadstoffbelastung vorliegt.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz rät von einer Aufenthaltsnutzung der Flächen unter der Donnersbergerbrücke aufgrund der oben aufgeführten lärmtechnischen und lufthygienischen Belastungen im Freien ab. Mögliche kreative Nutzungen in Innenräumen wie z. B. Bandübungsräume mit entsprechender Schalldämmung und Lüftungskonzept[, die erst gebaut werden müssten,] wären aus Sicht des Referates für Klima- und Umweltschutz denkbar.“

Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass sich die Flächen unter der Brücke nur z. T. im Eigentum der Stadt München befinden. Weiterhin werden die Flächen auch für Instandsetzungs- und Unterhaltsarbeiten an der Brücke benötigt und müssen entsprechend zugänglich sein.



## 2.8 Mehr Klimaschutz und Luftfilterung durch Schutz und Ergänzung des Baumbestandes und Begrünung der Fassaden und Lärmschutzbauteile

Das zuständige Referat für Klima- und Umweltschutz führt zu den Aspekten Klimaanpassung und Luftfilterung hierzu Folgendes aus:

Anpassung an die Folgen des Klimawandels:

„München als dicht bebaute Stadt weist v. a. in der Stadtmitte einen Wärmeinselleffekt auf, d. h. die Lufttemperaturen sind wärmer und die bioklimatische Situation ungünstiger als im Umland oder in Stadtrandlagen. Laut der Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München sind die Siedlungsbereiche entlang des in der Planung befindlichen Abschnitts der Landshuter Allee durch eine weniger günstige bis ungünstige bioklimatische Situation charakterisiert.

Der Erhalt und die Ergänzung des Baumbestands ist daher wichtig, um die derzeitige mikroklimatische Situation zu erhalten bzw. zu verbessern. Durch ihre Verschattungs- und Verdunstungsleistungen regulieren Bäume unter ihren Kronen und in der näheren Umgebung Luft- und Strahlungstemperaturen und erbringen einen spürbaren Kühleffekt.

Auch eine Begrünung von Fassaden wirkt sich bis zu einem gewissen Grad positiv auf das lokale Klimageschehen und damit auf die Klimaanpassung in München aus. Über die Verdunstungsleistung der Vegetation kommt es zu einer Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und Senkung der Lufttemperatur in der unmittelbaren Umgebung. Die Begrünung an der Fassade schützt die Gebäude vor direkter Sonneneinstrahlung und verhindert ein zu starkes Aufheizen der Baumaterialien und folglich eine Wärmerückstrahlung in den öffentlichen Raum hinein. Eine weitestgehende Begrünung in der Landshuter Allee ist daher aus Sicht des Referats für Klima- und Umweltschutz sehr zu begrüßen.“

Luftfilterung:

„Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat Anfang des Jahres 2018 eine umfassende Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10509) erarbeitet, in der die lufthygienischen Effekte von diversen Formen der Stadtbegrünung erläutert werden. In dieser Beschlussvorlage werden verschiedene Begrünungsmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität dargestellt, geprüft und in Kapitel C 1 unter anderem auch das Potenzial der im Antrag geforderten Fassadenbegrünungen im Hinblick auf die Luftfilterung fachlich abgeschätzt.

Generell lässt sich zusammenfassen, dass die Filterwirkung von Vegetationsstrukturen im Allgemeinen auf den kleinräumigen Nahbereich beschränkt ist und die Reduktion von Schadstoffen im Bereich von oft kleiner als 20 % liegt. Eine Filterwirkung wird v. a. im Bezug auf Feinstaub erzielt, aber auch andere Schadstoffe wie Stickstoffdioxide können im bescheidenen Maß reduziert werden.

Zudem hat nicht jede Grünstruktur an beliebiger Stelle positive Effekte auf die Luftqualität. Wegen Stauwirkungen bzw. ungünstigen Auswirkungen auf das Windfeld können tatsächlich lokal auch deutliche Verschlechterungen der Luftqualität auftreten. Vor diesem Hintergrund ist eine kluge Planung des Einsatzes essentiell.“

Auch das Baureferat begrüßt eine zusätzliche Begrünung der Landshuter Allee. Für zusätzliche Baumpflanzungen stehen allerdings derzeit keine Flächen zur Verfügung. Wie das Mobilitätsreferat aber in seiner Stellungnahme unter Punkt 2.5 ausführt, könnten durch Umverteilung des öffentlichen Raumes Pflanzflächen gewonnen werden. Das Ergebnis hängt von den Untersuchungen des Mobilitätsreferates ab.

Die Begrünung von Häuserfassaden setzt immer das Einverständnis der Gebäudeeigentümer voraus. Im Rahmen des „Sonderprogramms Innenhofbegrünung“ bietet das Baureferat Eigentümer\*innen fachliche und finanzielle Unterstützung für Fassadenbegrünungen (<http://www.muenchen.de/bau/foerderprogramme>) an.

Bei einer Errichtung von Lärmschutzbauteilen auf öffentlichem Grund begrünt das Baureferat selbstverständlich im Einzelfall soweit möglich. Dabei müssen aber auch immer die städtebaulichen, lärmschutz- und bautechnischen Anforderungen berücksichtigt werden.

## **2.9 Städtebauliches Sanierungsgebiet zur Begleitung der Umsetzung des Gesamtkonzepts**

Hierzu hat das hierfür zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mitgeteilt:

„Zur Zeit existieren in der Landeshauptstadt München acht Gebiete der Stadtsanierung in allen Phasen des Sanierungsprozesses, seit der Neuausrichtung der Städtebauförderung Anfang 2020 in den neuen Bund-Länder-Programmen „Lebendige Zentren“, „Sozialer Zusammenhalt“ und „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“.

Im Jahr 2015 wurde im gesamten Stadtgebiet eine Gebietsvorauswahl durchgeführt, dafür wurden die verschiedenen vorhandenen Monitoringdaten unter anderem des Sozialreferates und des Referates für Bildung und Sport, der Handlungsraumansatz der PERSPEKTIVE MÜNCHEN, die Stadtteilstudie, das Konzept der Langfristigen Siedlungsentwicklung und der Entwurf des gesamtstädtischen Energienutzungsplans sowie weitere Untersuchungen wie „Älter werden in München“ überlagert. Aus dieser gesamtstädtischen Betrachtung wurden Gebiete abgelesen, in denen sowohl soziale Herausforderungen bestehen und auch städtebauliche Missstände erkennbar sind. Der Bereich der Landshuter Allee war in der gesamtstädtischen Betrachtung für einen zukünftigen Einsatz der Städtebauförderung kein Gebiet, das in der gesamtstädtischen Betrachtung zu einem Untersuchungsgebiet der städtebaulichen Sanierung geführt hat. Im Stadtratsbeschluss vom 28.09.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05024) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, vorbereitende Untersuchungen in Moosach und Neuperlach durchzuführen. Im Ergebnis werden dem Stadtrat in Moosach und Neuperlach mehrere Sanierungsgebiete zur förmlichen Festlegung vorgeschlagen, bei denen die Umsetzung der Maßnahmen in Anbetracht der aktuellen Haushaltslage über mehrere Jahre Mittel binden werden.

Eine erneute gesamtstädtische Prüfung erfolgt derzeit nicht, da die letzte Prüfung erst vor Kurzem stattfand und zu den Untersuchungsgebieten Moosach und Neuperlach geführt hat.“

### **3 Sicherheitstechnisch erforderliche Maßnahmen am Bestandstunnel**

Als der Stadtrat mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.11.2015 „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03651) das Baureferat mit den Planungen für einen neuen Tunnel in der Landshuter Allee beauftragte, wurden die Planungen zur sicherheitstechnischen Nachrüstung des bestehenden Landshuter Allee-Tunnels sowie zur notwendigen Instandsetzung vom Baureferat eingestellt.

Nachdem die Planungen für einen neuen Landshuter Allee-Tunnel entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) eingestellt wurden, ist es erforderlich, dass das Baureferat für den bestehenden Tunnel aus dem Jahr 1978 die Planungen für die Nachrüstung und Instandsetzung (wie zuletzt beim Trappentretunnel) wieder aufnimmt. Hierfür wird das Baureferat die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeiführen.

Der vorgesehene zeitliche Ablauf stellt sich wie folgt dar:

- Ausschreibung Planungsleistungen, Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie Herbeiführung der Projektgenehmigung nach Beschlussfassung bis Herbst 2024
- Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistung einschließlich Ausführungsgenehmigung von Herbst 2024 bis Frühjahr 2026
- Bauausführung ab Sommer 2026

Belastbare Aussagen zu den Gesamtkosten der Instandsetzung des bestehenden Tunnels können erst im Rahmen der anstehenden Entwurfsplanung getroffen werden.

Die Planungskosten bis zur Projektgenehmigung werden aus vorhandenen Ansätzen der Maßnahme 6300.4280 „Nachrüstungsprogramm für sicherheitstechnische Ausstattung von Tunnels (gem. RABT)“ finanziert.

### **4. Petition: Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings, Landshuter Allee**

Mit Schreiben vom 15. Mai 2018 wurde die Petition „Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme in den Abluftschloten und den Ein- und Ausfahrten bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Ringes, Landshuter Allee, München, um eine verbesserte Lufthygiene für die Münchner Bürger zu erreichen“ beim Stadtrat der Landeshauptstadt München und Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter eingereicht. Das Direktorium hat die Petition an das Baureferat zur Behandlung im Stadtrat gemäß dem mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.03.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02020) festgelegten Verfahren zugeleitet.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Vollversammlung des Stadtrates hat mit Beschluss vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) „Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss“ entschieden, dass die Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel einzustellen sind, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Dementsprechend sind gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01991) „Mehrjahresinvestitionsprogramm für die Jahre 2020 - 2024“ ab dem Jahr 2021 keine Planungskosten mehr vorgesehen. Nachdem der Tunnel nicht realisiert wird, fehlt die Grundlage für die Umsetzung zum Einbau von Filtersystemen bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Ringes, sodass die Petition gegenstandslos ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Mobilitätsreferat und das Referat für Klima- und Umweltschutz haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet. .

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 8 Schwanthalerhöhe, 9 Neuhausen - Nymphenburg und 10 Moosach haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

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

## **II. Antrag der Referentin**

1. Das Baureferat wird beauftragt, für die Lärmschutzwand an der Borstei die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und die Projektgenehmigung herbeizuführen.
2. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, den Baustein „Umverteilung des öffentlichen Raums mit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Bereich der Oberflächen des Bestand-Tunnels unter Einbeziehung der Ideen und Wünsche aus der Bürgerschaft“ in einer gesonderten Beschlussvorlage zu behandeln. In diesem Zusammenhang werden auch die Möglichkeiten zur Gewinnung von Flächen für die Ergänzung des Baumbestandes und zur Verbesserung der Freiraumqualität durch Umverteilung des öffentlichen Raumes dargestellt.

3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass in ca. 10 bis 15 Jahren mit der Erneuerung der Donnersbergerbrücke begonnen werden muss und ab 2024 entsprechende Planungsmittel erforderlich werden.
4. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass sicherheitstechnische Maßnahmen am Bestandstunnel erforderlich sind und dementsprechend hierfür die Planungen wieder aufgenommen werden.
5. Von der Petition „Einsatz moderner und effizienter Filtersysteme in den Abluftschloten und den Ein- und Ausfahrten bei der geplanten Untertunnelung des Mittleren Rings, Landshuter Allee, München, um eine verbesserte Lufthygiene für die Münchner Bürger zu erreichen“ und der in Punkt 4 des Vortrags der Referentin dargestellten Sachbehandlung wird Kenntnis genommen.  
Das Baureferat wird beauftragt, den Initiator\*innen der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.
6. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00264 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und der SPD / Volt - Fraktion vom 17.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Katrin Habenschaden  
2. Bürgermeisterin

Rosemarie Hingerl  
Berufsm. Stadträtin

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

über das Direktorium - HA II / V Stadtratsprotokolle  
an das Direktorium - Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an die Stadtkämmerei - II/12, II/21  
zur Kenntnis.

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

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

An den Bezirksausschuss 8  
An den Bezirksausschuss 9  
An den Bezirksausschuss 10  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II  
An das Kommunalreferat  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Mobilitätsreferat  
An das Referat für Klima- und Umweltschutz  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
An die Stadtwerke München GmbH  
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat, per E-Mail  
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat, per E-Mail  
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat, per E-Mail  
An das Baureferat - H, G, T, V, MSE  
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4  
An das Baureferat - J 0, J 1, J 2, J 3, J 4, J Z  
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....  
Baureferat - RG 4