Telefon: 233-761500

Baureferat
Ingenieurbau

Biedersteiner Tunnel - Isarring
Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung

im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann

Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2027 (Bau-021)

- Ertüchtigung baulicher Brandschutz
  - Projektgenehmigung
  - Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

- Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung
  - Genehmigung von Untersuchungs- und Planungsleistungen zur Erstellung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01122

Beschluss des Bauausschusses vom 15.09.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	• Der bauliche Brandschutz im Biedersteiner Tunnel ist defizitär und muss dringend ertüchtigt werden. • Die sicherheitstechnische Ausstattung muss dringend nachgerüstet und ausgetauscht werden. Es besteht zudem ein umfangreicher Instandsetzungsbedarf des Tunnels.

Inhalt	• Allgemeiner Sachstand zum Biedersteiner Tunnel • Erläuterung des dringenden Ertüchtigungsbedarfes des baulichen Brandschutzes => Projektgenehmigung der Maßnahme zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes • Erläuterung der Notwendigkeit der sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels => notwendige Untersuchungs- und Planungsleistungen
Kosten	• Die Kosten für die Maßnahme zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes belaufen sich auf 5.700.000 Euro. • Die Kosten für die notwendigen Untersuchungs- und Planungsleistungen der sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung betragen 1.200.000 Euro.
Klimaprüfung	• Nicht oder wenig klimaschutzrelevant

Entscheidungs-vorschlag	1. Die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels mit Projektkosten in Höhe von 5.700.000 Euro werden genehmigt. Die notwendigen Ressourcenbedarfe hierfür wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-021) anerkannt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die entsprechenden Planungsleistungen für die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels durchzuführen, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird. 3. Das Baureferat wird beauftragt, die im Vortrag beschriebenen notwendigen, vertieften Untersuchungen und Planungen für die sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels inklusive der integrierten Brückenbauwerke der Dietlindenstraße und Mannlichstraße durchzuführen. Die notwendigen Ressourcenbedarfe hierfür wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-021) anerkannt. 4. Das Baureferat wird beauftragt, auf Grundlage der vertieften Untersuchungsergebnisse die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels inklusive der integrierten Brückenbauwerke der Dietlindenstraße und Mannlichstraße herbeizuführen. 5. Das Baureferat wird beauftragt, die Projektkosten für die Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes und der erforderlichen Untersuchungs- und Planungsleistungen zur Sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, anzumelden. 6. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6600.950.7565.2 „Biedersteiner Tunnel, Nachrüstung“ ab dem Jahr 2027 erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anzumelden.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	• Biedersteiner Tunnel • Isarring • Mittlerer Ring • Tunnelsicherheit • Baulicher Brandschutz
Ortsangabe	• Biedersteiner Tunnel • Isarring • Stadtbezirk 12 Schwabing - Freimann

Telefon: 233-761500

Baureferat
Ingenieurbau

Biedersteiner Tunnel - Isarring
Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung

im 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann
Umsetzung des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-021)

- Ertüchtigung baulicher Brandschutz
  - Projektgenehmigung
  - Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

- Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung
  - Genehmigung von Untersuchungs- und Planungsleistungen zur Erstellung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung

Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 01122

Anlagen:

1. Übersichtsplan
2. Termin- und Mittelbedarfsplan zur Ertüchtigung baulicher Brandschutz

Beschluss des Bauausschusses vom 15.09.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis **Seite**

I. Vortrag der Referentin 2

1. Ausgangslage……2
2. Ertüchtigung baulicher Brandschutz……..3
3. Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung……..6
4. Klimaprüfung……8
5. Abstimmung mit Fachreferaten……..9

II. Antrag der Referentin 10

III. Beschluss 11

I. Vortrag der Referentin

1 Ausgangslage

Der Biedersteiner Tunnel wurde in den Jahren 1964-1966 erbaut und befindet sich seit 60 Jahren in Betrieb. Der Tunnel ist Bestandteil des Mittleren Ringes und stellt mit über 100.000 Kfz/Tag eine sehr stark frequentierte Verkehrsachse im Münchener Nordosten dar.

Das Tunnelbauwerk ist 305 m lang und gliedert sich insgesamt in drei Teilbauwerke. Die Portalbauwerke im Norden und Süden des Tunnels sind eigenständige Brückenbauwerke, welche ein vom Tunnelbauwerk zum Teil abweichendes Tragsystem aufweisen. Das dazwischen befindliche Tunnelbauwerk ist ein für innerstädtische Verkehrstunnel übliches Rahmentragwerk. Das Nordportal ist die Brücke Mannlichstraße, welche die Wohngebiete östlich und westlich des Biedersteiner Tunnels verbindet. Das Südportal ist die Brücke Dietlindenstraße und stellt die Anbindung Schwabings vom Mittleren Ring von Süden kommend dar. Außer den beiden Brückenbauwerken befindet sich der Tunnel innerhalb der Parkfläche des Biedersteiner Parks.

Der Tunnel weist mittlerweile altersbedingte bauliche Mängel auf, die im Rahmen einer vertieften Bauwerksanalyse durch einen Bauwerksgutachter festgestellt wurden. Die erfassten Mängel befinden sich hauptsächlich im Spritzwasserbereich bis ca. zwei Meter über der Fahrbahnoberkante in den Tunnelaußenwänden, der Tunnelmittelwand und im Sohlbereich der Grundwasserwanne des Tunnels. Es zeigt sich ein für Tunnel aus dieser Bauzeit typisches Schadensbild, welches hauptsächlich auf die damals gängige, geringe Betondeckung des verwendeten Baustahls zurückzuführen ist. In den Betonbauteilen wurde im Rahmen der vertieften Bauwerksanalyse ein großes Schädigungspotential festgestellt, welches mittelfristig zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann. Eine Einschränkung der Gebrauchstauglichkeit und evtl. sogar der Standsicherheit des Bauwerks ist nicht auszuschließen, sofern keine Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Neben der umfangreichen Bauwerksanalyse wurde das Tunnelbauwerk inklusive der integrierten Brückenbauwerke der Dietlindenstraße und der Mannlichstraße auch hinsichtlich der weiteren Standsicherheit statisch überprüft. Dies erfolgte durch eine Nachrechnung der Bauwerke in Anlehnung an die Nachrechnungsrichtlinie (Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Dies stellt ein übliches, mehrstufiges Verfahren dar, bei dem alte, bestehende Ingenieurbauwerke der Straßenverkehrsinfrastruktur hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens, vor allem des Schwerverkehrsanteils, realistisch bewertet werden. Eine einheitliche Sicherheitsbewertung der Bestandsbauwerke soll hierdurch sichergestellt werden.

Die Nachrechnung der tragenden Struktur des Biedersteiner Tunnels und beider integrierter Brückenbauwerke wurde durch ein erfahrenes Ingenieurbüro für Tragwerksplanung durchgeführt und ergab in der Stufe 1, dass sowohl das Tunnelbauwerk als auch beide Brückenbauwerke bei Ansatz der heute gültigen Normen und Berechnungsverfahren für die Nachweise der Tragfähigkeit- und Gebrauchstauglichkeit erhebliche Defizite in der Bestandsbewehrung aufweisen; gleiches gilt für den Lastfall Brand.

Der Lastfall Brand stellt nach den heute gültigen Normen und Richtlinien ein Berechnungsformat dar, welches auch bei Bestandsbauwerken geführt wird, um den baulichen Brandschutz zu gewährleisten. Auch dieses Nachweisformat ist mehrstufig.

Aufgrund der festgestellten baulichen Mängel und der weiter erforderlichen Nachweise im Zuge der Nachrechnung des Tunnelbauwerks hinsichtlich der Tragfähigkeit und des Lastfalls Brand sind weiterführende Untersuchungen und grundlegende statische Berechnungen notwendig, damit der Umfang für eine Instandsetzungsmaßnahme des Bauwerks grundlegend erfasst und festgelegt werden kann. Für diese weiterführenden Berechnungen der Tragfähigkeit des Bauwerks im Rahmen der Nachrechnungsrichtlinie und der weiteren, detaillierten Untersuchung des Lastfalls Brand wurde bereits ein erfahrenes Prüfingenieurbüro mit der gutachterlichen Analyse und Bewertung beauftragt.

Die Ausstattung der Sicherheitstechnik ist im Biedersteiner Tunnel ebenfalls nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik und muss grundlegend erneuert und nachgerüstet werden. Hierdurch soll ein den neueren Ringtunneln vergleichbarer Sicherheitsstandard hergestellt werden. Vor allem auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Staubildung in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends weist der Tunnel eine besondere Charakteristik auf. Eine Anhebung des Sicherheitsniveaus auf den heute aktuellen Stand der Richtlinien und der besonderen Erfordernisse eines innerstädtischen Tunnels ist daher notwendig.

2 Ertüchtigung baulicher Brandschutz

2.1 Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes

Auf Grund der gutachterlichen Beurteilung und Nachrechnung des baulichen Brandschutzes ist nach einer ersten grundsätzlichen Analyse sicher, dass eine Nachrüstung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels unumgänglich ist.

Die detaillierten Festlegungen der erforderlichen baulichen Maßnahmen können erst nach weiteren, umfangreichen Berechnungen im Rahmen der Nachweisformate erfolgen und stehen derzeit noch aus. Beim Landshuter Allee-Tunnel erfolgt der bauliche Brandschutz mittels speziell für den Tunnelbau konzipierter Brandschutzplatten, welche an der Unterseite der Tunneldecke angebracht und seitlich an den Tunnelaußenwänden und der Mittelwand ca. 1 m heruntergezogen werden.

In diesem Umfang wird der bauliche Brandschutz voraussichtlich auch beim Biedersteiner Tunnel erforderlich werden. Die weiteren planungstechnischen Vorgaben für die Parametrierung und die erforderliche Dimensionierung als Grundlage für eine weiterführende Planung und Ausführung des baulichen Brandschutzes mittels Brandschutzplatten ist ebenfalls Bestandteil des Auftrages des Prüfingenieurbüros.

Aufgrund der dringend erforderlichen Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes schlägt das Baureferat vor, diese im Zuge einer eigenständigen Maßnahme, vor der erforderlichen sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzungsmaßnahme des Tunnels, durchzuführen. Der zeitliche Abstand zwischen beiden Maßnahmen ist zu groß, als dass eine Integration in das später durchzuführende Projekt Nachrüstung und Instandsetzung möglich wäre.

Ob sich durch die detaillierten Berechnungen zusätzlich eventuell erforderliche kompensatorische Maßnahmen zur Reduzierung der Brandlasten im Tunnel und zum weiteren sicheren Betrieb bereits im Vorfeld der Maßnahme der Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes ergeben, kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse der vertieften Untersuchung aussagekräftig bestätigt werden. Die kompensatorischen Maßnahmen müssten dann hinsichtlich des weiteren sicheren Betriebes auch einer gesamtheitlichen Risikobewertung unterzogen werden.

Aufgrund der Dringlichkeit der Realisierung des baulichen Brandschutzes, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird. Damit kann die Ausführung zeitnah nach der erfolgten Submission und Vergabe der Ausführungsleistungen beginnen.

2.2 Bauablauf und Termine

Die erforderlichen Ingenieurvergaben zur Planung der Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes beinhalten sowohl die detaillierte Entwurfs- und Ausführungsplanung als auch die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Durchführung der Maßnahme des baulichen Brandschutzes. Im Rahmen der Maßnahme muss auch eine im erforderlichen Umfang nötige Instandsetzung der Tunneldecke erfolgen, da die Tunneldecke durch die zum baulichen Brandschutz erforderlichen Brandschutzplatten verdeckt wird. Eine Instandsetzung der Tunneldecke im Rahmen der sicherheitstechnischen Nachrüstungs- und Instandsetzungsmaßnahme würde ansonsten eine komplette Demontage und Wiederanbringung mit sich bringen und somit zwangsläufig zu Mehrkosten führen.

Zur Montage der Brandschutzplatten sind auch Vorarbeiten der technischen Ausbaugewerke der Tunnelausstattung erforderlich. So muss die Tunnelbeleuchtung angepasst werden, damit die Montage der Brandschutzplatten möglich wird. Hierzu muss zum einen die Tunnelbeleuchtung an den Außen- und Mittelwänden tiefer gelegt werden als auch die Adaptionsbeleuchtung der Tunnel-Ein- und Ausfahrten angepasst werden. Die Kabel des BOS-Funks (Funk der Einsatzdienste) sind ebenfalls an der Tunneldecke montiert und müssen im Vorfeld bzw. während der Maßnahme angepasst werden. In der derzeitigen Konzeption der Maßnahme ist kein Austausch der derzeit bestehenden Ausstattungsbestandteile der Tunnelbeleuchtung und des BOS-Funks vorgesehen. Die Bestandteile sollen bis zur Maßnahme der sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels weiter genutzt werden.

Für den Umbau der Tunnelausstattungsbestandteile sind ebenfalls planerische Leistungen notwendig.

Die Ausführung der Nachrüstung des baulichen Brandschutzes soll nach derzeitiger Planung in der zweiten Jahreshälfte 2027 erfolgen. Die Dauer hierfür wird, inklusive aller Vorarbeiten zur Instandsetzung der Tunneldecke und Anpassungen der Beleuchtungsanlage und des BOS-Funks, mit ca. 6 Monaten angesetzt. Die Arbeiten sollen hauptsächlich in Nachtschichten durchgeführt werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass der Verkehr untertags weitestgehend ungestört von der Maßnahme erfolgen kann. Die Nachtsperren laufen vergleichbar den Tunnelsperren, welche für die Wartungen im Frühjahr und Herbst angesetzt sind.

Ein Abschluss der Maßnahmen zum baulichen Brandschutz ist somit im 1. Quartal 2028 vorgesehen.

Das Baureferat wird sich frühzeitig mit dem Mobilitätsreferat GB 2 über die bauzeitliche Verkehrsführung und Umleitungsgestaltung in Verbindung setzen.

Hinsichtlich Veranstaltungen, wie beispielsweise dem Oktoberfest oder Spieltagen in der Allianz Arena, sind weitere Abstimmungen zu genauen Tunnelsperren notwendig.

2.3 Kosten

Die Kosten für die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes, inklusive der Instandsetzung der Tunneldecke und der erforderlichen Leistungen der Tunnelausstattungsgewerke, belaufen sich auf 5.700.000 €. Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 740.000 € enthalten.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand, zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Die Projektkosten in Höhe von 5.700.000 € werden als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projektes festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Der Bauausschuss hat als Senat über die Projektgenehmigung der Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes mit nachfolgenden Kosten zu entscheiden:

Kosten für die Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes	4.960.000 €
Risikoreserve	740.000 €
(ca. 15 % nach fachlicher Beurteilung ausreichend)	
Kostenobergrenze	5.700.000 €

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Bei der Regierung von Oberbayern wurde Mitte des Jahres ein Förderantrag für die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes als eigenständige Maßnahme gestellt. Bei vergleichbaren Projekten wurde eine entsprechende Förderung in Aussicht gestellt. Hinsichtlich der Förderzusage und der Höhe des möglichen Fördersatzes können bis zum Erlass des Förderbescheids keine verbindlichen Aussagen getroffen werden.
Es wird davon ausgegangen, dass bis zum Baubeginn eine Förderzusage vorliegen wird.

2.4 Finanzierung

Das Baureferat hat die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes zum Eckdatenbeschluss 2027 angemeldet. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2026, Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00539, wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt.

Die Maßnahme „Biedersteiner-Tunnel; Instandsetzung und Nachrüstung - Planungskosten“ ist bisher mit Kosten in Höhe von 1.150.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030 enthalten. Daher wird das Baureferat die zusätzlich benötigten Projektkosten für die Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes in Höhe von 5.700.000 € (inklusive Risikoreserve) zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, anmelden.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6600.950.7565.2 „Biedersteiner Tunnel, Nachrüstung“ die ab dem Jahr 2027 erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anmelden.

3 Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung

Für den Biedersteiner Tunnel besteht ein umfassender Bedarf für eine Nachrüstung der sicherheitstechnischen Anlagenbestandteile und für eine grundhafte Instandsetzung des Tunnelbauwerks. Hierfür sind weiterführende Untersuchungs- und Planungsleistungen und Nachrechnungen erforderlich. Die Ergebnisse der Nachrechnungen haben einen wesentlichen Einfluss auf den weiteren Projektumfang und Projektablauf. Hiervon eingeschlossen sind die beiden Brückenbauwerke der Mannlich- und Dietlindenstraße.

Im Zuge des weiteren Planungsprozesses ist eine umfangreiche Bauablauf- und Verkehrsphasenplanung mit Darstellung der Auswirkungen auf den Verkehr des Mittleren Rings und der Bauzeit erforderlich. Eine Berechnung mit entsprechenden Verkehrsanalysen stellt hierbei die Grundlage. Da beim Biedersteiner Tunnel keine direkten Ausweich- bzw. Entlastungsstrecken an der Oberfläche zur Verfügung stehen, ist der Ringverkehr in diesem Abschnitt des Isarrings unmittelbar von Spursperrungen für bauliche Maßnahmen betroffen. Spursperrungen haben einen erheblichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Isarrings, der heute schon in den Hauptverkehrsphasen der Morgen- und Abendstunden des Berufsverkehrs an seine verkehrliche Leistungsfähigkeit stößt bzw. überlastet ist.
Der Isarring mit dem Biedersteiner Tunnel ist die zentrale Hauptverkehrsachse im Münchner Nordosten. Umfahrungen des Tunnels sind im Grunde nicht möglich. Daher muss die Leistungsfähigkeit an dieser Stelle auch während der Nachrüstungs- und Instandsetzungsarbeiten sichergestellt sein. Die durch den Bauablauf bedingten provisorischen Verkehrsphasen oder eventuell nötige Umfahrungsstrecken des Biedersteiner Tunnels müssen insbesondere hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit geprüft werden.

Mit dem Mobilitätsreferat werden daher bereits frühzeitig, ab Herbst 2026 Abstimmungen hinsichtlich des Bauablaufs und der grundlegenden Verkehrsphasenplanung begonnen. Für die Darstellung der Auswirkungen auf den Verkehr des Mittleren Rings wird ein Ingenieurbüro mit der Untersuchung und Planung der Verkehrsphasenkonzepte durch das Baureferat beauftragt.

Mit den Fachdienststellen müssen grundlegende Abstimmungen zur Festlegung des nötigen Projektumfangs, des Bauablaufs, der bauzeitlichen Verkehrsphasen sowie der technischen Anlagenbestandteile erfolgen.

Die weiteren Planungsleistungen bilden die Grundlage für die Bedarfs und Konzeptgenehmigung.

3.1 Sicherheitstechnik

Im Rahmen einer zukünftigen Instandsetzungsmaßnahme sind eine komplette Nachrüstung der Sicherheitstechnik des Tunnelbauwerks und ein grundlegender Austausch bzw. eine Erneuerung und Ergänzung der in die Jahre gekommenen Anlagenanteile erforderlich.

Die Maßnahmen der sicherheitstechnischen Nachrüstung und der Instandsetzung werden in einem Gesamtprojekt gebündelt.

Durch die Nachrüstung der Sicherheitstechnischen Anlagen wird ein vergleichbares Sicherheitsniveau wie bei den neueren Ringtunneln und dem zuletzt nachgerüsteten Altstadtringtunnel erreicht. Aufgrund der besonderen Charakteristik des Tunnels, im Hinblick auf die hohe Verkehrsbelastung, sind besondere Anforderungen an die sicherheitstechnischen Ausstattungsmerkmale zu setzen. Hierbei wird vor allem ein besonderes Augenmerk auf die derzeit fehlenden Anlagenbestandteile, wie z. B. die Brandfrüherkennung, die Brandmeldeanlage und die Videoüberwachung inklusive Detektion gelegt.

Im Rahmen der weiteren Planungen werden die erforderlichen Ausstattungsbestandteile mit der Branddirektion und der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und festgelegt.

3.2 Betriebsstation

Die Erfahrungen bei der Entwurfsplanung des Altstadtringtunnels und des Landshuter Allee-Tunnels haben gezeigt, dass der Raumbedarf für die Anlagenteile der Betriebs- und Sicherheitstechnik innerhalb der Betriebsstationen stark gestiegen ist. Beim Altstadtringtunnel konnte der zusätzliche Raumbedarf nur durch den Einbau einer Zwischendecke in der ehemaligen Lüfterhalle der Betriebsstation realisiert werden. Hierdurch entstand ein komplettes zusätzliches Untergeschoss, welches Platz für die zusätzliche Anlagentechnik der Betriebsausrüstung schuf. Bei der Maßnahme der Nachrüstung und Instandsetzung des Landshuter Allee-Tunnels wird eine umfassende Erweiterung der Betriebsstation erforderlich werden, damit die zusätzlichen Anlagenteile untergebracht werden können.

Beim Biedersteiner Tunnel muss der genaue Raumbedarf in einem Gesamtraumkonzept noch erfasst werden. Sollten die Räumlichkeiten der derzeitigen Betriebsstation für die Anlagentechnik nicht ausreichend sein, muss mittels einer Erweiterung oder eines Neubaus der Betriebsgebäude der zusätzliche Raumbedarf sichergestellt werden.

Bei Bedarf bietet es sich an, eine neue Betriebsstation nördlich des Tunnelbauwerks anzuordnen, welche den eventuell zusätzlichen Raumbedarf abdeckt und nach den heute gültigen Erfordernissen und Rahmenbedingungen geplant werden kann. Eine ggf. notwendige Neubauplanung der Betriebsstation wird in den weiteren Planungsprozess integriert. Aufgrund der Erfahrungen aus den Projekten des Altstadtringtunnels und der Planung des Landshuter Allee-Tunnels ist dies sehr wahrscheinlich.

3.3 Tunneltragwerke

Die Tragfähigkeit der einzelnen Bestandteile des Tunnelbauwerks ist im Rahmen der Nachrechnung nachzuweisen. Hierfür sind weiterführende Berechnungen und gutachterliche Analysen notwendig. Aus den Ergebnissen der Nachrechnung ergeben sich weiterführende Erkenntnisse für die Planung der Instandsetzungsmaßnahme und des Gesamtprojektes. Aus den ersten rechnerischen Analysen des eingeschalteten Prüfingenieurbüros zeigt sich, dass für das Tunnelbauwerk wahrscheinlich eine positive Prognose hinsichtlich der Nachweise erfolgen wird. Verlässliche Prognosen für die Brückenbauwerke der Mannlich- und der Dietlindenstraße sind derzeit noch nicht möglich. Hierfür ist eine Nachweisführung unter den heute gegebenen Anforderungen an die Verkehrslasten und Nachweisformate notwendig.

Die daraus abzuleitenden Maßnahmen für die Brückenbauwerke umfassen eine Bandbreite zwischen umfangreichen statischen Ertüchtigungen bzw. Verstärkungen bis hin zu einem Ersatzneubau.

Die Ergebnisse und die sich hieraus ergebenden Planungsalternativen haben somit einen maßgebenden Einfluss auf den Umfang der weiteren Planungen sowie Bauzeit und Kosten.

3.4 Schadstoffanalyse bestehender Bauteile des Tunnelbauwerks

Im Vorfeld des Planungsprozesses der Instandsetzungsmaßnahme müssen im Biedersteiner Tunnel umfangreiche Schadstoffuntersuchungen der in der Bauzeit verwendeten Baustoffe erfolgen. Diese können zum Teil stark mit Schadstoffen, wie z. B. asbesthaltigen Bestandteilen, versehen sein. Eine mögliche Schadstoffsanierung bedingt zum Teil sehr umfangreiche und kostenintensive Bauverfahren.

Die Planung eventueller Schadstoffsanierungen ist daher in den Planungsprozess mit aufzunehmen. Hierfür sind umfangreiche Leistungen von Schadstoffgutachtern erforderlich. Die Untersuchungen sollen im Zuge der nächtlichen Sperren für die regulär geplanten Tunnelwartungen im Herbst 2026 und Frühjahr 2027 mit ausgeführt werden.

3.5 Kosten

Die Kosten für die beschriebenen Untersuchungs- und Planungsleistungen der sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzungsmaßnahme des Biedersteiner Tunnels werden nach derzeitigem Stand auf ca. 1,2 Mio. € geschätzt. Die tatsächliche Kostenentwicklung wird insbesondere von den gewonnenen Erkenntnissen zu den Tunneltragwerken (inklusive Brückenbauwerke) sowie der Betriebsstation beeinflusst.

Sobald die Untersuchungsergebnisse vorliegen, wird der Stadtrat mit der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zur sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels befasst.

3.6 Finanzierung

Das Baureferat hat die Planungsleistungen zum Eckdatenbeschluss 2027 angemeldet. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2026, Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00539) wurden die investiven Mittel hierfür anerkannt.

Die Maßnahme „Biedersteiner-Tunnel; Instandsetzung und Nachrüstung - Planungskosten“ ist bisher mit Kosten in Höhe von 1.150.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030 enthalten. Daher wird das Baureferat die zusätzlich benötigten Kosten für die Planungsleistungen in Höhe von 1.200.000 € zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, anmelden.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6600.950.7565.2 „Biedersteiner Tunnel, Nachrüstung“ die ab dem Jahr 2027 erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anmelden.

4 Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist geben: nicht oder wenig klimaschutzrelevant.

Für das Baureferat ist das Thema Nachhaltigkeit in der Bauwerkserhaltung von großer Bedeutung. Durch die Ertüchtigung eines Bauwerkes wird ein wesentlicher Beitrag für den langfristigen Erhalt des Bauwerks und der städtischen Infrastruktur geleistet. Die Ertüchtigung sichert das nachhaltige Bestehen einer wesentlichen verkehrlichen Verbindungsachse. Darüber hinaus trägt die Instandsetzung des Bauwerks gegenüber einem Neubau zur Einsparung von Ressourcen, zur Reduktion von Abfall und Entsorgung und im Umkehrschluss auch zur Einsparung von $C0_2$-Emissionen bei.

5 Abstimmung mit Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit der Stadtkämmerei, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die Beschlussvorlage keine Einwände und teilt ergänzend Folgendes mit:

„Die Stadtkämmerei erhebt gegen die vorliegende Beschlussvorlage keine Einwände.

Der Stadtrat hat in der Vollversammlung vom 29.07.2026 die Umsetzung der in der Anlage 3 bzw. Anlage zu den Beschlüssen „Haushaltsplan 2027, Eckdatenbeschluss“ (Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00539 -öffentlich- und 26-32 / V 00540 -nichtöffentlich) enthaltenen Beschlüsse grundsätzlich genehmigt. Die Maßnahme in der vorliegenden Beschlussvorlage ist als Nr. 021 beim Baureferat Teil der Anlage 3.

Die Gesamtkosten des Vorhabens für die Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels sowie der erforderlichen Untersuchungs- und Planungsleistungen zur sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung betragen 6,9 Mio. €.
Diese Mittel sind bisher nicht im MIP enthalten, weshalb dieses Projekt eine MIP-Ausweitung in genannter Höhe verursacht.“

Eine grundsätzliche Abstimmung mit den Fachreferaten und Fachdienststellen erfolgt im Rahmen der weiteren Planungen zur Festlegung der Standards und der Schnittstellen.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Korreferentin des Baureferates, Frau Stadträtin Lang, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Gastl, ist je ein Abdruck der Beschluss-vorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

1. Die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels mit Projektkosten in Höhe von 5.700.000 € werden genehmigt.
   Die notwendigen Ressourcenbedarfe hierfür wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-021) anerkannt.

2. Das Baureferat wird beauftragt, die entsprechenden Planungsleistungen für die Maßnahmen zur Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes des Biedersteiner Tunnels durchzuführen, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.

3. Das Baureferat wird beauftragt, die im Vortrag beschriebenen notwendigen, vertieften Untersuchungen und Planungen für die sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels inklusive der integrierten Brückenbauwerke der Dietlindenstraße und Mannlichstraße durchzuführen.
   Die notwendigen Ressourcenbedarfe hierfür wurden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2027 (BAU-021) anerkannt.

4. Das Baureferat wird beauftragt, auf Grundlage der vertieften Untersuchungsergebnisse die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung des Biedersteiner Tunnels inklusive der integrierten Brückenbauwerke der Dietlindenstraße und Mannlichstraße herbeizuführen.

5. Das Baureferat wird beauftragt, die Projektkosten für die Ertüchtigung des baulichen Brandschutzes und der erforderlichen Untersuchungs- und Planungsleistungen zur Sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2026 – 2030, Investitionsliste 1, wie folgt anzumelden:

   MIP alt:

   Biedersteiner Tunnel – Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung - Planungskosten
   IL 1, Maßnahme-Nr. 6600.7565, Rangfolge-Nr. 404

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinanzierung 2032 ff.
	950	1.150	650	500	500	0	0	0	0	0	0
B	Summe	1.150	650	500	500	0	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		1.150	650	**500**	500	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

MIP neu:

Biedersteiner Tunnel – Sicherheitstechnische Nachrüstung und Instandsetzung
IL 1, Maßnahme-Nr. 6600.7565, Rangfolge-Nr. 404

	GRZ	Gesamt-kosten in 1.000 €	Bisher finan-ziert	Programm-zeitraum 2026 - 2030	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Restfinan-zierung 2032 ff.
	950	8.050	650	7.400	500	2.900	3.600	400	0	0	0
B	Summe	8.050	650	7.400	500	2.900	3.600	400	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		**8.050**	**650**	**7.400**	**500**	**2.900**	**3.600**	**400**	**0**	**0**	**0**

6. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6600.950.7565.2 „Biedersteiner Tunnel, Nachrüstung“ ab dem Jahr 2027 erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2027 ff. anzumelden.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Mona Fuchs
2. Bürgermeisterin

Die Referentin

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

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis

V. Wv. Baureferat RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 12
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
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
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An die Behindertenbeauftragte der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat – G, H, T, T3, V, VR, MSE
An das Baureferat – RZ, RG2, RG4
An das Baureferat – J, J-Stab, JZ, J0, J1, J2, J3, J4
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat – J152
zum Vollzug des Beschlusses.

Am ……
Baureferat - RG 4
i. A.