

Telefon: 233 - 24751
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Abteilung Verkehrsplanung
HA I/31-1

Plätze und Aufenthaltsqualität -

Priorisierung von Plätzen und Straßen für eine vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung

a) Auftrag aus dem Beschluss „Nahmobilität in München – Konzeption und weiteres Vorgehen“, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12380

b) Antrag Nr. 08-14 / A 04806 „Monitoring zur Nahmobilität – wie entwickelt sich die Stadt der kurzen Wege – Evaluierung von kompakt, urban und Grün“ der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.11.2013

c) Antrag Nr. 14-20 / A 03726 „Barrierefreiheit des Sendlinger-Tor-Platzes – auch bei Übergängen der Trambahn“ der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.01.2018

Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 09614

Anlagen:

1. Antrag Nr 08-14 / A 04806 „Monitoring zur Nahmobilität – wie entwickelt sich die Stadt der kurzen Wege – Evaluierung von kompakt, urban und grün“ der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.11.2013
2. Antrag Nr. 14-20 / A 03726 „Barrierefreiheit des Sendlinger-Tor-Platzes – auch bei Übergängen der Trambahn“ der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.01.2018
3. Liste „Plätze - Umgestaltung abhängig von verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen“
4. Liste „Vorauswahl Priorisierung Plätze“
5. Ablaufplan Verfahrensschritte
6. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.10.2018 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit dem Beschluss „Nahmobilität in München – Konzeption und weiteres Vorgehen“ vom 24.07.2013 (Vorlagen Nr. 08-14 / V 12380) wurde Folgendes beschlossen:

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, aus den unter Programmpunkt 4.1 *Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Plätze)* beschriebenen Orten, welchen in der Pilotstudie ein dringender Handlungsbedarf attestiert wird, eine Auswahl vorzunehmen und für ca. fünf dieser priorisierten Orte eine verkehrliche sowie städtebauliche Untersuchung durchzuführen. Ziel ist die Schaffung einer Grundlage für die konkrete Platzgestaltung durch das Baureferat.“

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

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat zudem am 20.11.2013 den anliegenden Antrag „Monitoring zur Nahmobilität – wie entwickelt sich die Stadt der kurzen Wege – Evaluierung von kompakt, urban und grün“ mit dem Zusatz „mobil“ gestellt (Antrag Nr. 08-14 / A 04806).

Darüber hinaus hat die SPD-Stadtratsfraktion am 09.01.2018 den anliegenden Antrag „Barrierefreiheit des Sendlinger-Tor-Platzes – auch bei Übergängen der Trambahn“ gestellt (Antrag Nr. 14-20 / A 03726).

Am 16. und 17.07.1991 wurde dem Stadtrat im Bauausschuss und der Vollversammlung die im Auftrag des Baureferats erstellte Pilotstudie über die Gestaltung der Straßen und Plätze in München vorgestellt. Sie beinhaltet eine umfassende Bestandsaufnahme der Qualitäten, Defizite und Entwicklungsmöglichkeiten von 767 Straßen- und Platzsituationen im Stadtgebiet Münchens. Damit wurde erstmals ein Bewusstsein für den besonderen Wert geschaffen, den die Straßen und Plätze für das Stadtbild Münchens darstellen.

Die Pilotstudie listete 177 Orte auf, die aus damaliger Sicht dringend einer Verbesserung bedürfen. Bis heute wurden an ca. 55 dieser Orte gestalterische Aufwertungsmaßnahmen durch das Baureferat durchgeführt, acht Maßnahmen sind aktuell im Bau und vier derzeit in Planung.

Von den verbleibenden Orten sind einige abhängig von übergeordneten Projekten wie z. B. der zweiten Stammstrecke oder der Tram-Westtangente. An rund 60 Orten (siehe Anlage 3), denen in der Pilotstudie ein dringender Verbesserungsbedarf attestiert wird, können jedoch wegen fehlender städtebaulicher oder verkehrlicher Rahmenbedingungen noch keine Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dazu ist in der Beschlussvorlage „Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum“ vom 16.04.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11607) folgendes ausgeführt:

„ ... Oft kann eben eine nachhaltige Verbesserung von Platz- oder Straßenräumen nicht durch neue Möblierung, zusätzliche Begrünung oder den Austausch von Belägen erreicht werden. Zumeist sind die Flächen zur Gestaltung und Schaffung von Aufenthaltsqualität nicht vorhanden. Laut Pilotstudie sind für die mangelhafte Attraktivität des öffentlichen Raums vielfach die Dimension und Anordnung der Verkehrsflächen ursächlich. Die notwendige Um- und Neuverteilung von Verkehrsflächen zu Gunsten von Aufenthaltsflächen kann jedoch in der Regel nicht durch ein Platzgestaltungsprojekt alleine ausgelöst werden. Grundsätzliche städtebauliche oder verkehrliche Maßnahmen [durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung] sind dazu erforderlich“

Seit der Beschlussfassung im Sommer 2013 hat sich das Bevölkerungswachstum in München weiter dynamisch entwickelt, insbesondere ist auch für die nächsten Jahrzehnte keine Abschwächung des Zuwachses an Bevölkerung und Arbeitsplätzen absehbar. Um notwendigen Wohnraum, Gewerbeflächen und soziale Infrastruktur schaffen zu können, werden die Flächen im Stadtgebiet künftig wesentlich dichter genutzt werden müssen. Der öffentliche Raum nimmt vor diesem Hintergrund eine immer größer werdende Bedeutung ein - umso wichtiger wird es, dass an möglichst vielen Stellen in der Stadt qualitätsvolle öffentliche Räume entstehen, die für den Aufenthalt im Freien sowie Spiel und Begegnung der unterschiedlichen Alters- und Bevölkerungsgruppen geeignet sind. Da gleichzeitig auch die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet in den letzten Jahren weiter zugenommen hat, muss in jedem Einzelfall sorgfältig abgewogen

werden, wie der fließende und ruhende Verkehr organisiert werden kann, um dennoch gestaltbare und qualitätvolle Flächen zu gewinnen.

Ebenfalls muss dafür Sorge getragen werden, dass die Zugänglichkeit, die Umsteigebeziehungen und Erkennbarkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs gesichert bzw. verbessert wird (Verfügbarkeit von Bike and Ride bzw. Park and Ride Stellplätzen, Barrierefreiheit, etc.) Auch weitere Mobilitätsangebote wie Bike Sharing und Car Sharing sind im öffentlichen Raum zu integrieren.

Um hier Erkenntnisse und Erfahrungen sammeln zu können, wurden aktuell einige Projekte initiiert, wie z.B. City2Share der Inzell-Initiative. Ziel des Projekts ist eine vielfältige Förderung der Elektromobilität und gleichzeitig die Erprobung lokaler Maßnahmen zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität und Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Quartieren.

Gleichzeitig soll mit der heutigen Sitzungsvorlage für die Erfüllung der zusätzlichen Aufgabe die Vergabe von Beratungs- und Gutachterleistungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beschlossen werden. Da der geschätzte Wert des Auftrags die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich, die im Rahmen dieses Beschlusses unter Ziffer 5 beantragt wird.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10025) und der Vollversammlung vom 23.01.2013 (Vorlagen-Nr. 08-14 / V 10025) über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln. In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzierungsteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

2. Hintergrund

Der urbane öffentliche Raum ist nicht nur öffentliche Verkehrsfläche, sondern hat eine wichtige soziale Funktion. Situationsabhängig wird er im Idealfall ganz unterschiedlichen Nutzungen und Anforderungen gerecht. So trägt er zur Bewältigung des Verkehrs sowie zum Aufenthalt und zur Erholung bei, ist stadtbildprägend und bietet u.a. ökologische und inklusive Qualitäten. Je nach gesellschaftlichen Bedingungen werden zu verschiedenen Zeiten unterschiedliche Nutzungen und Funktionen und deren quantitative und qualitative Etablierung im öffentlichen Raum gesetzt. Er ist der Ort, an dem urbane Vielfalt erfahrbar ist und der zur städtischen Lebensqualität beiträgt.

Die gelisteten, verbesserungswürdigen Räume bedürfen zumeist einer grundsätzlichen konzeptionellen Neubetrachtung dieser Nutzungs- und Funktionszuweisung auf den vorhandenen endlichen Flächen. Vielfach besteht der öffentliche Raum in München aus reinen Verkehrsflächen, die einem Großteil der Bürgerinnen und Bürger nur geringe bis keine Aufenthaltsqualität bieten.

Es gilt, Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln, um die Orte zu vielseitig nutzbaren und attraktiven öffentlichen Räumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Aus den Erfahrungswerten und Erkenntnissen zur Wirkung erster umgesetzter Maßnahmen lassen sich weitere Lösungen und Strategien hinsichtlich Verfahren und Ablauf in

ähnlichen Situationen und Konstellationen ableiten („Pilotcharakter“).

Eine Entschärfung des Spannungsfeldes zwischen Aufenthaltsqualität und Mobilität muss auf einem integrierenden Planungsverständnis beruhen. In der Planung müssen daher gleichwertig zu den verkehrsplanerischen Aspekten auch städtebauliche, soziale und gestalterische Faktoren des jeweiligen Ortes Berücksichtigung finden. Die städtische Verkehrsplanung ist somit Ausgangspunkt einer neuen Konzeption hinsichtlich Verteilung, Dimensionierung und Nutzbarkeit der Flächen des öffentlichen Raumes. Eine weitreichende Verbesserung der Aufenthaltsqualität dieser Orte muss daher in enger Kooperation mit der Stadt- und Grünplanung sowie dem Bau- und Kreisverwaltungsreferat und im Benehmen mit der SWM/MVG erfolgen.

3. Auswahl und Festlegung der Räume

Bei einem Großteil der ca. 60 noch nicht bearbeiteten Orte mit sehr hohem Handlungsbedarf handelt es sich um Projekte von hoher Komplexität (vgl. Anlage 3). Daher ist die beschlussmäßig geforderte Auswahl nicht ausschließlich auf eine „schnelle“ Umsetzbarkeit der betrachteten Maßnahmen zu beschränken. So ist gewährleistet, dass auch Räume mit hohem Handlungsbedarf, großem Potenzial und einer zu erwartenden Komplexität der Planungsvorgaben ebenso eine hohe Priorität erhalten können.

Die Auswahl der zu untersuchenden Orte im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurde im Rahmen eines stufenweisen Selektionsprozesses zielorientiert durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung festgesetzt. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe „Plätze und Aufenthaltsqualität“ unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und unter Beteiligung des Bau- und Kreisverwaltungsreferats gegründet, um beratend zu unterstützen.

Anhand einer generalisierten Potenzialabschätzung mittels Flächenbewertung, Analyse der verkehrlichen und räumlichen Missstände sowie der dazugehörigen Entwicklungsperspektiven wurde aus der Liste der rund 60 Orte (vgl. Anlage 3) eine Vorauswahl von 20 Orten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung getroffen (vgl. Anlage 4). Jene Räume wurden unter Einbezug ihrer Lage im Stadtgebiet, ihres spezifischen Raumtypus, des Komplexitätsgrades notwendiger Verbesserungsmaßnahmen (Handlungsbedarf) sowie möglicher Entwicklungsperspektiven und Machbarkeiten ausgewählt.

Lage im Stadtgebiet

- Stadtbezirke

Raumtypus

- Stadt- oder Quartiersplatz, ÖPNV-Halt, Verkehrsknoten, Straßenzug, Kreuzung,...

Handlungsbedarf

- Stärkung der Nahmobilität
- Stärkung der Aufenthaltsqualität

Potenzial

- Lokale verkehrliche, „soziale“ und städtebauliche Potenziale
- Erfolgsaussichten (Machbarkeit und Umsetzbarkeit)

Sonstiges

- Anträge / Beschlüsse / öffentliches Interesse
- Anschluss an ohnehin geplante Maßnahmen

Damit wurden insgesamt sieben prioritär zu behandelnde Orte endgültig festgelegt. Davon sind im Ergebnis nun mehrere zentral gelegene und hochkomplexe Stadt- und Quartiersplätze in der Auswahl enthalten. Diese wurden durch weitere Raumtypen wie beispielsweise Kreuzungsbereich, Verkehrsknotenpunkt, S-Bahnhof aus den äußeren Bezirken mit geringerer Komplexität und / oder hoher Machbarkeit ergänzt.

Die ausgewählten Räume stehen aufgrund des großen Handlungsdrucks und / oder des unmittelbaren zeitlichen, baulichen und verkehrlichen Zusammenhangs zu anderen Baumaßnahmen besonders im Fokus.

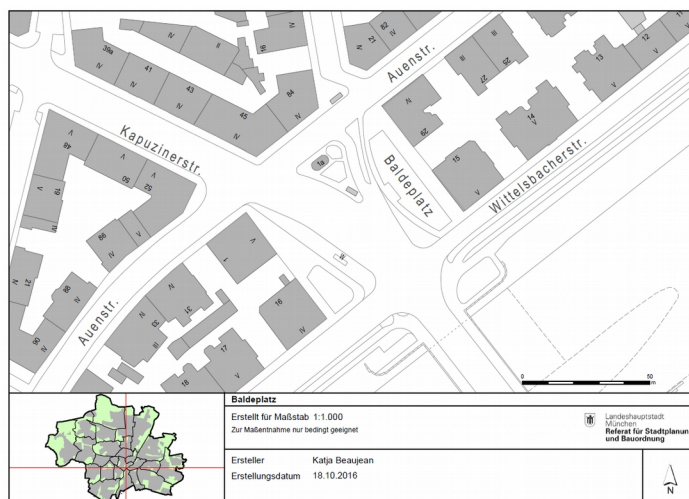
Von den ausgewählten sieben Orten im Stadtbereich sind mehrere in unterschiedlichem Umfang durch die Nutzung als Zugangsmöglichkeit zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geprägt. Vom Bus (Baldeplatz und Goetheplatz) über die Straßenbahn (Isartorplatz, Schleißheimer Straße und Sendlinger-Tor-Platz) bis zur U-Bahn (Goetheplatz), am Isartorplatz auch die S-Bahn, sind hierbei alle innerstädtischen Verkehrsmittel betroffen.

Es sei an dieser Stelle explizit darauf hingewiesen, dass grundsätzlich an den meisten der rund 60 noch nicht bearbeiteten Orte Potenziale für Belebung und eine höhere Aufenthaltsqualität bestehen. Bei den in Kapitel 4 skizzierten ausgewählten Orten handelt es sich um „Pilotprojekte“ unterschiedlicher Typologie, mit denen Erfahrungen gesammelt und standardisierte Vorgehensweisen entwickelt werden, die zu einer möglichst effizienten und schnellen Bearbeitung der übrigen Orte verhelfen können. Die notwendige Priorisierung ist somit dahingehend zu verstehen, dass die bislang nicht berücksichtigten Räume erst in einem weiteren Schritt einer konkreten Umgestaltung zugeführt werden.

4. Kurzprofil der ausgewählten Orte

Im Folgenden werden die ausgewählten Orte kurz in alphabetischer Reihenfolge skizziert:

4.1. Baldeplatz



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt

Raumtypus

- Quartiersplatz

Handlungsbedarf

- aktuelle Gestaltung ist deutlich verkehrstechnisch dominiert
- viele nicht nutzbare Restflächen

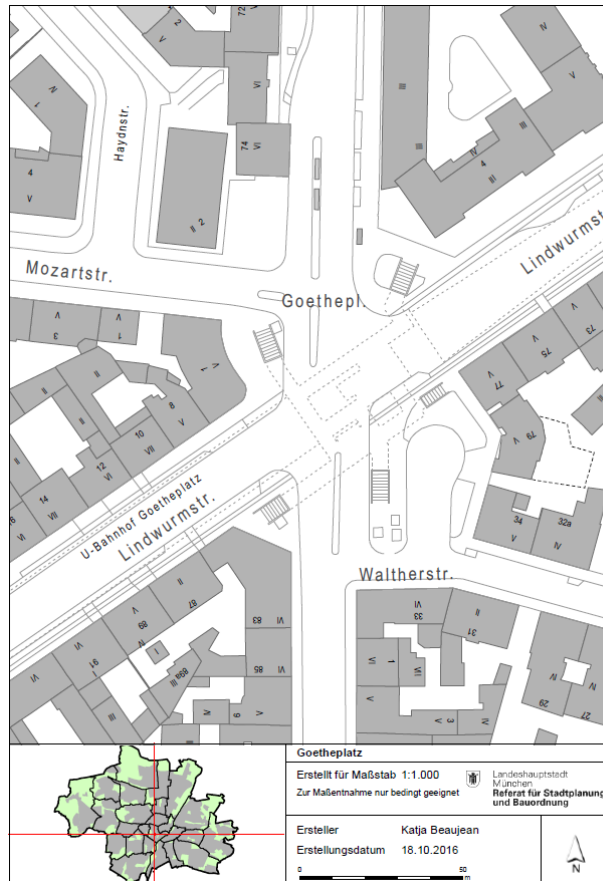
Potenzial

- historisch bedeutender Quartiersplatz und zugleich Schnittstelle zwischen Isarvorstadt und den renaturierten Isarauen
- Möglichkeit der Flächenzusammenlegung und Neugestaltung im Sinne einer Aufwertung
- gestalterische Spielräume durch Neuordnung der Verkehrsführung, insbesondere den direkt geführten Linksabbieger in die Auenstraße betreffend
- nordseitig Möglichkeit der Gestaltung einer Fläche für Nutzung aus nicht kommerziellem Verweilen und Gastronomie, Treffpunkt, Baumpflanzungen
- wichtige Radverkehrsrouten

Sonstiges

- Gegenstand von Anträgen aus dem Stadtrat und dem entsprechenden Bezirksausschuss mit jeweils Forderungen zur verkehrlichen und flächenmäßigen Neuordnung
- hohe Komplexität des Ortes, u.a. bedingt durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen
- unübersichtlich für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere Kinder, ältere und behinderte Personen

4.2 Goetheplatz



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Ludwigsvorstadt / Isarvorstadt

Raumtypus

- Stadt- und Quartiersplatz, zentraler Verkehrsknotenpunkt

Handlungsbedarf

- Randbereiche größtenteils unattraktiv und eng
- verkehrliche Situation zum Teil bedenklich
- unzureichende Radinfrastruktur, Bedarf an Bike & Ride

Potenzial

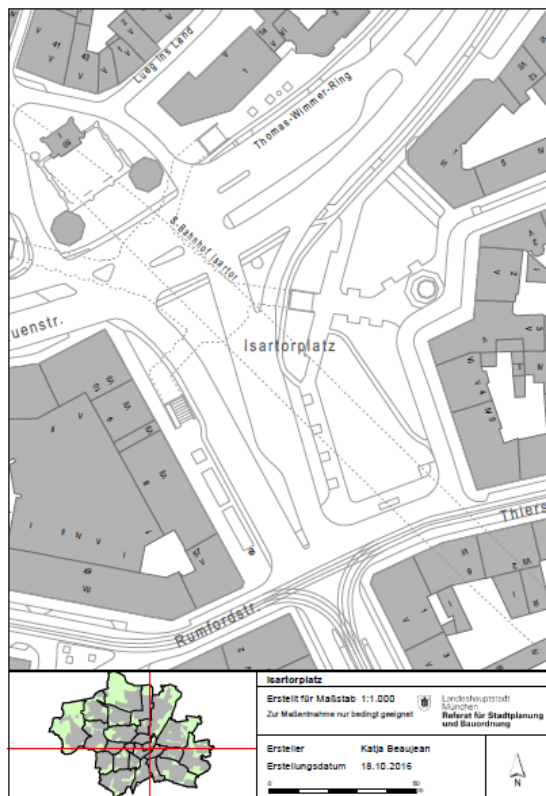
- hohes Potenzial hinsichtlich Platzbelebung aufgrund Vielseitigkeit angrenzender Erdgeschossnutzungen (u.a. Gastronomie, Nahversorgung, Kino, Post)
- Flächenpotenziale ergeben sich insbesondere im Bereich des (überdimensionierten) Taxistellplatzes im Südostteil sowie durch möglichen „Lückenschluss“ der beiden Teilflächen vor Post und Kino in der Mozartstraße
- aktuelle Maßnahmen hinsichtlich Klinikviertel können als Katalysator für Ent-

- wicklungen am Goetheplatz dienen
- Bereitstellung eines multimodalen Mobilitätsangebots durch Errichtung einer Mobilitätsstation an der Häberlstraße im Projekt City2Share im Frühjahr 2018

Sonstiges

- Die Aspekte sind verkehrlich in systemischem Zusammenhang mit einer möglichen Umgestaltung und Sperrung des östlichen Bahnhofsvorplatzes sowie den Überlegungen zur Gestaltung des südlichen Bahnhofsviertels zu betrachten

4.3 Isartorplatz



Lage im Stadtgebiet

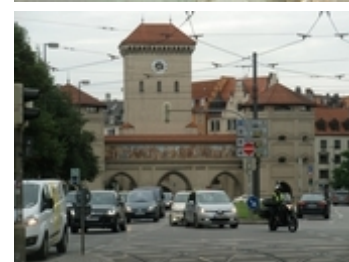
- Lehel

Raumtypus

- Stadtplatz, zentraler Verkehrsknotenpunkt

Handlungsbedarf

- Ort so großflächig und intensiv verkehrlich belegt, dass ein „Platzleben“ mit angemessener Aufenthaltsqualität derzeit unmöglich ist
- durch die starke Dominanz des Kfz-Verkehrs erfolgt eine stetige Verdrängung



(Quelle Fotos: LHM)

- von Fuß- und Radverkehr in die wenig attraktiven Randbereiche
- sehr geringe Aufenthaltsqualität, geprägt von überdimensionierten Straßenflächen, marodem und unattraktivem Straßenmobiliar sowie unattraktiven und nicht barrierefreien Grünflächen
- eher Durchgangsraum als Aufenthaltsort
- scharfe Diskrepanz zwischen Potenzial und städtebaulicher Bedeutung des Ortes einerseits und der tatsächlichen Nutzbarkeit und Erlebbarkeit andererseits
- angespanntes Fahrradparken
- fehlende Fußverkehrsquerungen

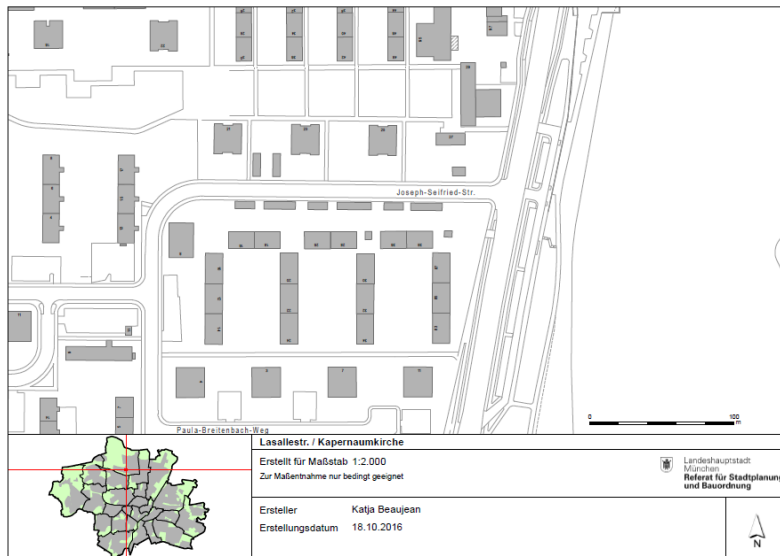
Potenzial

- Entrée-Charakter - eines der vier Stadttore der Münchner Stadtmauer und damit sehr prominenter Stadtraum
- große städtebauliche Bedeutung des Stadttors - Stärkung der Achse zwischen Altstadt und Isarraum
- Flächenneuordnung und effizientere Nutzung der Restflächen könnten Spielräume für eine verbesserte Oberflächengestaltung bei gleichzeitiger Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine veränderte Führung des Kfz-Verkehrs bieten

Sonstiges

- hinsichtlich des weiteren Vorgehens zum Isartorplatz wird auf die Beschlussvorlage „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07454) Bezug genommen.
- Der Stadtrat hat dazu am 21.2.2018 beschlossen, dass die Verwaltung beauftragt wird, nach Wiederherstellung des Thomas-Wimmer-Rings in einer zweijährigen Evaluationsphase die sich dort und im Bereich des Isartorplatzes einstellende Gesamtsituation zu bewerten und die Ergebnisse dem Stadtrat anschließend vorzulegen. Auf dieser Basis kann dann unter enger Einbeziehung der beiden betroffenen Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit ein funktionales Gesamtkonzept zur Umgestaltung des Isartorplatzes erarbeitet und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Damit bleibt der Isartorplatz in seiner Behandlung vorerst zurückgestellt.

4.4 Lassallestr. / Kapernaumkirche



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Feldmoching-Hasenberg

Raumtypus

- Quartierszentrum

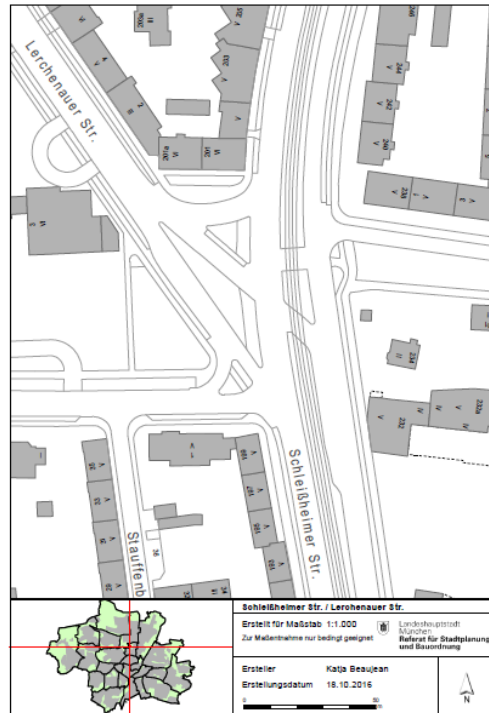
Handlungsbedarf

- kein direkter Zugang zum Lerchenauer See aufgrund der Trennwirkung der überdimensionierten Lassallestraße und der baulichen Absetzung zum tiefer gelegenen Uferbereich
- Achse zum Lerchenauer See nicht ausreichend wahrnehmbar und lediglich durch eine unwirtliche (Halb)Unterführung erschlossen
- das an die Kapernaumkirche angrenzende Quartierszentrum weist ein diversifiziertes Angebot an Einzelhandel und Gastronomie auf, das hinsichtlich Design, Zustand und Aufenthaltsqualität erheblichen Aufwertungsbedarf zeigt

Potenzial

- Schaffung eines direkteren Zugangs zum Lerchenauer See mit den angrenzenden Grünflächen und Biergarten
- Verbesserte oberirdische Querbarkeit von der Kapernaumkirche zum Seeufer in Form eines Fußgängerüberweges oder einer Bedarfsampel
- Verschmälerung des Straßenraums möglich und Schaffung von Barrierefreiheit erforderlich

4.5 Schleißheimer Str. / Lerchenauer Str.



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Schwabing-West

Raumtypus

- Kreuzungsbereich

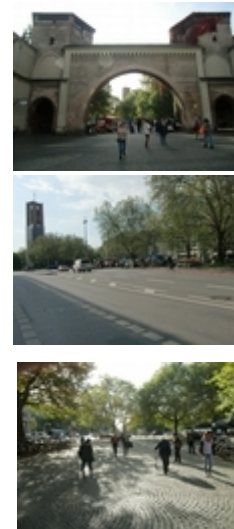
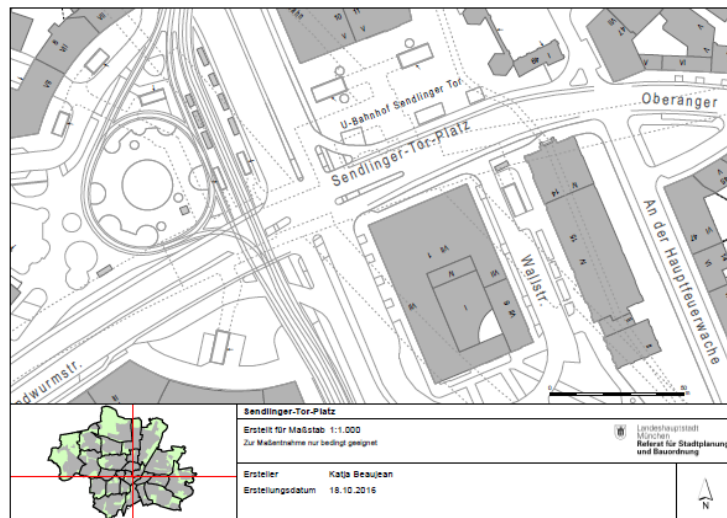
Handlungsbedarf

- wenig attraktives Erscheinungsbild des Kreuzungsbereichs
- fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

Potenzial

- Möglichkeit zur Zusammenlegung der beiden durch die Abbiegespuren isolierten und somit nicht nutzbaren Verkehrsinseln sowie der markierten Restfläche in der Schleißheimer Straße
- Arrondierung respektive Verschiebung entweder nach Norden (Gebäudevorplatz) oder nach Westen (Grünfläche)
- relativ „einfache“ In-Wert-Setzung („quick win“) der Flächenpotenziale aufgrund geringer Komplexität unter Beibehalt der Verkehrsfunktionen der Schleißheimer und Lerchenauer Straße
- bereits vorhandene Gastronomie und Supermarkt bilden gute Basis für positive Entwicklung im weiteren Umfeld
- wichtige Radverkehrsbeziehung

4.6 Sendlinger-Tor-Platz



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Altstadt

Raumtypus

- Stadtplatz, zentraler Verkehrsknotenpunkt

Handlungsbedarf

- aufgrund hoher Trennwirkung durch starke Dominanz des motorisierten Verkehrs und der Trambahn ist der Sendlinger-Tor-Platz in drei isolierte Teilflächen getrennt – in den östlichen Bereich rund um das Stadttor, den westlichen Bereich vor der St. Matthäus Kirche in der Nähe des Brunnens sowie der Quadrant an der Ecke Lindwurmstraße / Blumenstraße
- hohe Trennwirkung bedingt schlechte oberirdische Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr
- großflächig angelegte und intensiv verkehrlich belegte Situation führt dazu, dass ein Platzleben mit einer angemessenen Aufenthaltsqualität nur eingeschränkt möglich ist
- erhebliche Behinderung durch wild abgestellte Fahrräder
- fehlende Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit im Übergangsbereich der Tramhaltestellen zur Brunnenfläche / Zugang zur Bushaltestelle
- bzgl. der zu berücksichtigenden Belange der SWM/MVG wird auf die Stellungnahme zur Empfehlung Nr.14-20 / E 01144 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks BA1 Altstadt-Lehel vom 13.10.2016 zum Ausbau der Wendeschleife Sendlinger Tor verwiesen, in der dargelegt wurde, welche komplexen Randbedingungen bei einer Umplanung auf dem Sendlinger-Tor-Platz zu berücksichtigen sind

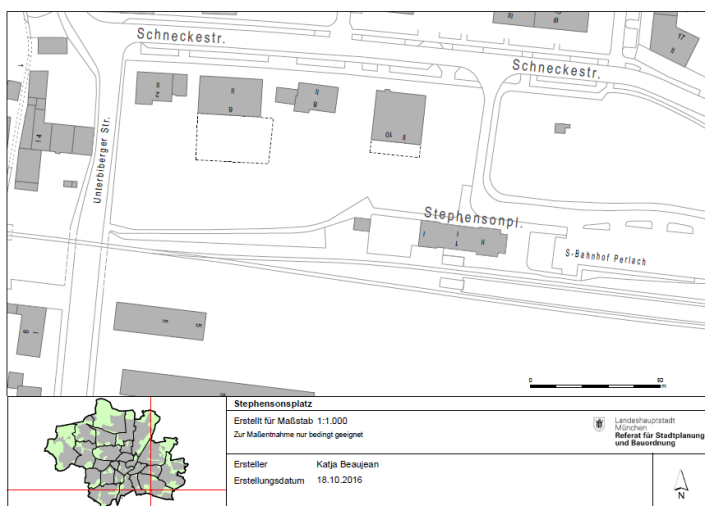
Potenzial

- Charakter von Zentralität
- sehr prominenter Stadtraum
- Entrée-Charakter
- Torsituation von städtebaulicher und gesamtstädtischer Bedeutung
- gestalterisch sind die beiden Teilbereiche rund um das Stadttor und die St. Matthäus Kirche in passablem Zustand
- vielfältige Nutzergruppen und Ansprüche an den Raum aufgrund des großen Einzugsbereichs
- Nutzungsintensität aufgrund ÖV-Umsteigebeziehungen, anliegenden Einzelhandels und Gastronomieunternehmen temporärer kommerzieller Veranstaltungen (z.B. Weihnachtsmarkt) recht hoch

Sonstiges

- hohe Priorität aufgrund des zeitlichen und baulichen Zusammenhangs zu aktuellen Baumaßnahmen der SWM / MVG
- kontinuierliche Abstimmung mit der SWM / MVG erforderlich (z.B. Brandschutz-Ertüchtigung im Bereich der U-Bahn-Ausgänge)

4.7 Stephensonplatz



(Quelle Fotos: LHM)

Lage im Stadtgebiet

- Ramersdorf - Perlach

Raumtypus

- Umfeld S-Bahnhof

Handlungsbedarf

- leerer und vernachlässigter Zustand
- angrenzende P+R Anlage mit rund 50 Stellplätzen langfristig aufzugeben
- denkmalgerechte Modernisierung der Gebäudehülle
- Verbesserung der Erreichbarkeit der südlich angrenzenden Gebiete
- S-Bahnhof Perlach mit nur einem einzigen, zudem nicht barrierefreien Zugang vom Stephensonplatz aus dem Nordwesten unzureichend erreichbar
- Ausbau einer Stadtteilverbindung für den Fuß- und Radverkehr auch am ostwärtigen Bahnübergang in Form einer Bahnunterführung
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen

Potenzial

- denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude
- Zuführen des Bahnhofsgebäudes mit adäquaten Funktionen und Nutzungen
- barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs bis 2018 abgeschlossen

Sonstiges

- Grundstück steht nicht im städtischen Eigentum und kann daher nicht kurzfristig überplant werden.

5. Nächste Schritte**5.1. Zu vergebende Aufträge**

Gemäß Beschluss „Nahmobilität in München – Konzeption und weiteres Vorgehen“ vom 24.07.2013 sowie konkreter ortsbezogener Beschlüsse und Anträge werden durch **verkehrliche Intervention** die bestehenden Flächen der zu betrachtenden Orte nach Lage, Funktion und Kapazität neu definiert, geordnet und beplant. Dabei werden neben verkehrlichen Belangen auch andere Aspekte, Funktionen und Nutzungen wie z.B. Aufenthaltsqualität, stadtgestalterische, ökonomische, ökologische und soziale Facetten, berücksichtigt. Diese vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung unter Heranziehung externer Gutachten fokussiert im Wesentlichen auf die Potenziale und Defizite der ausgewählten Orte. So wird eine Grundlage für konkrete Umgestaltungsmaßnahmen durch das Baureferat und die verkehrlichen Anordnungen durch das Kreisverwaltungsreferat im Benehmen mit der SWM/MVG geschaffen.

Nach diesem ersten wesentlichen Verfahrensschritt findet die **erste Beteiligung der Öffentlichkeit** statt. Dieser Partizipations- und Kommunikationsprozess, der die Bürgerschaft, zuständigen Bezirksausschüsse, Fachinteressierte sowie die Gewerbetreibenden (Anlieger) und deren Vertretungen (wie Handwerkskammer für München und Oberbayern, Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handelsverband Bayern) im Rahmen von Workshops einbezieht, sieht die Diskussion mit allen Beteiligten über die möglichen verkehrlichen Neuordnungen vor.

Die Ergebnisse der Analysen und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung fließen in einem weiteren Schritt in die **konkreten Verkehrsplanungen** ein. Anhand eines funktionalen Strukturkonzeptes werden die Neuordnungen der Flächen des öffentlichen Raums in Varianten erarbeitet.

In der Variantenerarbeitung ist eine **kontinuierliche Abstimmung** mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und der SWM/MVG notwendig, um sicherzustellen, dass

für die durch die verkehrliche Neuordnung gewonnenen Flächen unmittelbar gestalterisch ansprechende Umbaumaßnahmen entwickelt werden können.

Die **Vorstellung der endgültigen Planungsergebnisse** erfolgt in einer zweiten Beteiligung der Öffentlichkeit.

Im Rahmen der **Stadtratsbefassung** wird das Planungsergebnis für den jeweiligen Ort sowie das öffentliche Meinungsbild dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Anschließend kann das Baureferat mit der Objektplanung beauftragt werden. Im Verlauf der Objektplanung stimmt sich das Baureferat mit der SWM/MVG zu den Planungsfortschritten ab.

Im Rahmen des genannten Prozesses wird zudem ein **Monitoring-Verfahren** zur Nahmobilität entwickelt. Über zu definierende Indikatoren zu Quantitäten, Qualitäten, Frequentierung und Aufenthalt soll ein Erhebungs- und Datenkonzept entworfen werden, mit dem die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Umfeld der zu untersuchenden Orte messbar gemacht und - zu einem späteren Zeitpunkt - nochmals evaluiert wird. Entsprechend könnte ein aktualisierbares Instrument zum Monitoring der Qualitäten der verkehrlichen und städtebaulichen Situation von Straßen und Plätzen und damit des öffentlichen Raums der Landeshauptstadt München entwickelt werden.

Hierfür sind zwei Aufträge an Externe zu vergeben, zum einen die begleitende Öffentlichkeitsarbeit (mit einem geschätzten Auftragswert von 75.000 € brutto), zum anderen die Durchführung verkehrlicher und städtebaulicher Untersuchungen für die Entwicklung eines funktionalen Strukturkonzepts einschließlich evtl. gutachterlicher Tätigkeiten im Rahmen der Entwicklung eines Monitoringsystems (geschätzter Auftragswert 225.000 € brutto).

5.2. Vergabeverfahren

Bei den vorbeschriebenen Leistungen zur vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung der priorisierten Orte sowie zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raums in Varianten wie auch zur begleitenden Öffentlichkeit handelt es sich um Vergaben, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fallen und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen können.

Die zu vergebenden Leistungen zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit sind nicht relevant im Sinne der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Sie sind daher auch nicht Gegenstand dieser Sitzungsvorlage.

Die zu vergebenden Leistungen zur vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung der priorisierten Orte sowie zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raums in Varianten dagegen bedürfen einer Autorisierung durch den Stadtrat.

Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt die Vergabeverfahren nach der Freigabe durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch eigenständig durch.

Der geschätzte Auftragswert liegt jeweils unterhalb des Schwellenwertes von 221.000 € (ohne MwSt). Daher ist jeweils ein nationales Verfahren durchzuführen.

Das Vergabeverfahren für die vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung der priorisierten Orte sowie zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raums in Varianten erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung gemäß § 9 Abs. 1 der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO).

Die Auftragsbekanntmachung und die Vergabeunterlagen werden elektronisch zur Verfügung gestellt. Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen abrufen und elektronisch ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen und Bieter erhalten eine Frist von mindestens vier Wochen, um ein Angebot einreichen zu können.

Die Bieterinnen und Bieter müssen ihre Eignung anhand einer Eigenerklärung zur Eignung nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Grobkonzept über die Vorgehensweise und die einzelnen Arbeitsschritte sowie einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Wertungskriterien zugrunde gelegt:

- | | | |
|---|--|-----|
| • | Qualität des Grobkonzeptes und des Zeitplans | 70% |
| | davon | |
| | ◦ Methodische und konzeptionelle Vorgehensweise | 30% |
| | ◦ Inhaltliche Erfüllung der Teilaufgabenstellungen | 40% |
| • | Gesamtpreis | 30% |

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

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für die erste Hälfte 2019 geplant.

6. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

6.1. Finanzielle Mittel

Mit der Ausschreibung für die gutachterliche Bearbeitung der verkehrlichen und städtebaulichen Untersuchungen kann voraussichtlich im Frühjahr 2019 begonnen werden (vgl. Anlage 5).

Grundsätzlich bildet die Bearbeitung der zuvor genannten sieben Plätze lediglich den Auftakt, da auch die übrigen der rund 60 gelisteten Orte zeitnah in Angriff genommen werden müssen. Das Thema „Plätze und Aufenthaltsqualität“ erfordert somit zukünftig die kontinuierliche Bearbeitung und Begleitung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit der SWM/MVG.

Für die Beauftragung der verkehrlichen und städtebaulichen Untersuchungen als Grundlage für die Entwicklung eines funktionalen Strukturkonzeptes sind finanzielle Mittel in Höhe von 200.000 € einzustellen. Für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit wird ein Betrag von 75.000 € veranschlagt. Die Kosten für die gutachterlichen Tätigkeiten im Rahmen der Entwicklung eines Monitoringsystems belaufen sich auf 25.000 €.

Die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale von 125.000 € wurde bereits im Oktober 2016 durch den Lenkungskreis Radverkehr genehmigt und 2017 an den aktuellen Zeitplan angepasst.

Die restlichen Finanzmittel in Höhe von 175.000 € wurden für die Nahmobilitätspauschale 2018 über den Lenkungskreis Radverkehr angemeldet.

6.2 Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann ergibt sich aus den Ziffern 2 und 4 des Sachvortrags.

6.3 Finanzierung

Die Bereitstellung der Haushaltsmittel beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale beim Baureferat.

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich den Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HAII Vergabestelle 1 abgestimmt.

7. Behandlung von Anträgen

„Monitoring zur Nahmobilität – wie entwickelt sich die Stadt der kurzen Wege – Evaluierung von kompakt, urban und grün“

Antrag Nr. 08-14 / A 04806 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.11.2013 (vgl. Anlage 1)

Den mit Schreiben vom 08.01.14, 19.03.14 und 28.11.2014, 14.09.2015 und 21.03.2016 beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung des genannten Antrages wurde nicht widersprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Rahmen des Antrags aufgefordert, ein Monitoring zur Nahmobilität einzuführen, in dem beobachtet wird, wie sich die Mindestwegelängen d.h. die Erreichbarkeit für wichtige Wegezwecke (Einkaufen, Kinderbetreuung, Schule, Erholung, Umsteigebeziehungen ÖV und Mobilitätsdienstleistungen) entwickeln. In regelmäßigen Abständen ist dem Stadtrat zu berichten.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Konzept für ein Monitoring-Verfahren in der Nahmobilität wird - wie in Kapitel 5 beschrieben - im Rahmen der gutachterlichen Prozesse entwickelt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04806 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 20.11.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

„Barrierefreiheit des Sendlinger-Tor-Platzes – auch bei Übergängen der Trambahn“
Antrag Nr. 14-20 / A 03726 der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.01.2018 (vgl. Anlage 2)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Rahmen des Antrags aufgefordert, gemeinsam mit der SWM/MVG sicherzustellen, dass das Umfeld der Tramhaltestelle Sendlinger Tor barrierefrei ausgebaut wird. Dabei ist insbesondere Augenmerk auf die Übergänge über Schienen und Straßen zu legen. Des Weiteren soll geprüft werden, inwieweit denkmalschutzrechtliche Belange tatsächlich einer Umgestaltung der Oberfläche entgegen stehen bzw. ob mit niederschweligen Eingriffen wie beispielsweise mit abgeschliffenem Großsteinpflaster das Areal angepasst werden kann.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Wie im Kapitel 4.6 bereits dargestellt, besteht aufgrund der fehlenden Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit im Übergangsbereich der Tramhaltestellen am Sendlinger-Tor-Platz Handlungsbedarf. Im Zuge der Umplanungen und verkehrlichen Neuordnungen des Sendlinger-Tor-Platzes werden im Rahmen der vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung die Belange der Barrierefreiheit gemäß der aktuellen Richtlinien DIN 18040-3 forciert berücksichtigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03726 der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.01.2018 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit dem Direktorium - Hauptabteilung II Vergabestelle 1 - abgestimmt.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die Stadtkämmerei haben Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01, 02, 04, 16 sowie 24 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahmen (vgl. Anlagen 7.1 – 7.5) abgegeben:

Der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel hat am 08.05.2018 eine Stellungnahme abgegeben, in der er die zeitliche Verschiebung der Planungen zum Isartorplatz durch die Abkopplung von der Oberflächengestaltung zum Thomas-Wimmer-Ring ausdrücklich bedauert. Daher fordert der BA 1, dass die Planungen zum Isartorplatz und Arbeiten am Thomas-Wimmer-Ring parallel ablaufen und ohne Verzögerungen angestoßen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Wie im Vortrag unter Kapitel 4.3 (vgl. S. 8) ausgeführt, hat der Stadtrat im Rahmen des Beschlusses „Konzept zur verkehrlichen Abwicklung und zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings unter Einschluss des Isartorplatzes“ vom 31.01.2018

(Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07454) beschlossen, dass erst nach Wiederherstellung des Thomas-Wimmer-Rings im Rahmen einer zweijährigen Evaluierungsphase die sich dort und im Bereich des Isartorplatzes einstellende Gesamtsituation bewertet wird und die Ergebnisse dem Stadtrat anschließend vorzulegen sind. Auf dieser Basis kann unter enger Einbeziehung der beiden betroffenen Bezirksausschüsse und der Öffentlichkeit ein funktionales Gesamtkonzept zur Umgestaltung des Isartorplatzes erarbeitet werden.

Der Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes Ludwigvorstadt-Isarvorstadt hat in seiner Stellungnahme vom 15.05.2018 die hohe Priorisierung der Plätze Goetheplatz, Baldeplatz und Isartorplatz begrüßt. Zudem misst der Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirkes der Platzgestaltung eine hohe Bedeutung zu und fordert einen baldigen Projektbeginn.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Rahmen der Befassung sämtlicher priorisierter Orte strebt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abhängigkeit umfassender referatsübergreifender Abstimmungsprozesse und unter Einbindung aller beteiligten Fachabteilungen eine zügige Umsetzung an.

Der Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West hat sich in seiner Sitzung am 16.05.2018 mit dem Beschlussentwurf befasst und bittet in diesem Zusammenhang um einen Ortstermin, bei dem die im Bereich Schleißheimer Straße/Lerchenauer Straße angedachten Maßnahmen besprochen werden sollen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das oben genannte Anliegen des Bezirksausschusses greift das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf und wird mit Beginn der Planung und Umsetzung des Bereichs Schleißheimer Straße/Lerchenauer Straße auf den Bezirksausschuss zugehen und mit ihm gemeinsam einen entsprechenden Ortstermin anberaumen.

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach hat sich in seiner Sitzung am 07.06.2018 mit dem Beschlussentwurf befasst und stimmt diesem mit folgender Ergänzung zu:

„Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach begrüßt, dass der Stephensonplatz in Perlach als einer der 7 Plätze ausgewählt wurde, bei dem nunmehr Planungen für eine Stärkung der Optik und Aufenthaltsqualität eingeleitet werden sollen. Gleichzeitig bringt der Bezirksausschuss aber auch sein Befremden darüber zum Ausdruck, wie die Auswahl erfolgt ist. Der Bezirksausschuss ist hier der Meinung, dass es im Stadtviertel durchaus wichtigere und bedeutendere sowie problembehaftetere Plätze gibt, die als Pilotprojekt dienen können.

Gerade der immer wieder in der Diskussion stehende Pfanzeltplatz, mit seinem vollständig zugeparkten Ensemblebereich und den Verkehrsproblemen wäre hier ein geeignetes Planungsobjekt.

Auch der bereits mehrfach vom Bezirksausschuss zur Überplanung vorgeschlagene Platz vor dem U-Bahnhof-Abgang an der Station Michaelibad wäre sicher ein lohnenderes Planungsobjekt.

Der Stephensonplatz mag ohne Zweifel einen erheblichen Bedarf an Steigerung der Aufenthaltsqualität haben. Er liegt jedoch ohnehin bereits im Bereich einer möglichen zukünftigen Bauleitplanung und wird zudem sicherlich von dem abgeschlossenen barrierefreien Ausbau des Bahnhofes Perlach profitieren. Derartige positive

Randbedingungen sind leider weder beim Pfanzeltplatz noch beim Michaelibad gegeben.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist an die Ergebnisse der vom Baureferat erarbeiteten Pilotstudie gebunden. Unter den dort ausgewählten rund 60 Orten (vgl. Anlage 3) mit Aufwertungsbedarf findet sich für Ramersdorf-Perlach neben dem Theodor-Heuss-Platz nur der Stephensonplatz als gelisteter Kandidat für ein Pilotprojekt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist explizit darauf hin, dass auch an den vom Bezirksausschuss angesprochenen Orten Potenziale für Belebung und eine höhere Aufenthaltsqualität bestehen. Wie im Vortrag unter Kapitel 3 (vgl. S. 5) dargelegt, ist die notwendige Priorisierung somit dahingehend zu verstehen, dass die bislang nicht berücksichtigten Räume erst in einem weiteren Schritt hinsichtlich einer konkreten Umgestaltung berücksichtigt werden können.

Der Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2018 mit dem Beschlussentwurf befasst und stimmt diesem unter folgenden Bedingungen zu: „Die anstehenden Bauvorhaben in der Lassallestraße (Boardinghouse und Westseite beim Ladezentrum) sollen in die Neugestaltung des Raumkonzeptes miteingebunden werden. Darüber hinaus stellt für den Bezirksausschuss 24 die Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger ein besonderes Anliegen dar. Ferner sollen Fahrradabsenkungen berücksichtigt werden. Im Übrigen bittet der Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes um Auskunft, weshalb die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus der Nahmobilitätspauschale erfolgt.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht sind die anstehenden Bauvorhaben in der Lassallestraße in die angedachte Gesamtkonzeption zwingend einzubinden. Hierzu ist zum gegebenen Zeitpunkt eine umfassende Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen erforderlich. Bei der Planung und Umsetzung sämtlicher Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen wird der barrierefreie Ausbau gemäß DIN 18040 mitgedacht. Die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale, da das laufende Budget ausgeschöpft ist und die Finanzmittel aus der Nahmobilitätspauschale explizit für derartige Maßnahmen vorgesehen sind.

Der Bezirksausschuss der Stadtbezirke 01, 02, 04, 16 und 24 haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt von der Priorisierung und dem damit einhergehenden weiteren Verfahrensablauf hinsichtlich der Bearbeitung der zunächst sieben ausgewählten Orte (Baldeplatz, Goetheplatz, Isartorplatz, Lassallestr. / Kapernaumkirche, Schleißheimer Str. / Lerchenauer Str, Sendlinger-Tor-Platz, Stephensonplatz) Kenntnis.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, einen Auftrag zur vertieften verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung der unter Ziffer 1 genannten priorisierten Orte sowie zur Erstellung eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen des öffentlichen Raums in Varianten an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer zu vergeben. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren zu den unter Ziffer 5.2. genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat und im Benehmen mit der SWM/MVG das beauftragte Gutachterteam bei der Leistungserbringung kooperativ und konstruktiv zu unterstützen und sich in den Erarbeitungsprozess des funktionalen Strukturkonzeptes einzubringen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die unter Punkt 5.1 beschriebenen Planungsergebnisse für die sieben ausgewählten Orte dem Stadtrat mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen zum Beschluss vorzulegen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Benehmen mit der MVG / SWM, dem Baureferat sowie dem Kreisverwaltungsreferat zuerst den Sendlinger-Tor-Platz unter besonderer Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte zu bearbeiten. Auf Grundlage eines funktionalen Strukturkonzeptes zur Neuordnung der Flächen erfolgt die Umsetzung konkreter Gestaltungsmaßnahmen durch das Baureferat. Die Gewährleistung von Verkehrssicherheit und -anordnung obliegt dem Kreisverwaltungsreferat. Die MVG / SWM werden im Sinne einer effizienten Koordination um eine rechtzeitige Abstimmung und Integration ihrer jeweiligen Planungsschritte gebeten.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Wiederherstellung des Thomas-Wimmer-Rings in einer zweijährigen Evaluationsphase die sich dort und im Bereich des Isartorplatzes einstellende Gesamtsituation zu bewerten und die Ergebnisse dem Stadtrat anschließend vorzulegen.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 € aus der Nahmobilitätspauschale 2018 ff. des Baureferates zu finanzieren.

8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04806 der Stadtratsfraktion Die GRÜNEN/ RL vom 20.11.2013 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03726 der SPD-Stadtratsfraktion vom 09.01.2018 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokoll (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse (01,02,04,16 und 24)
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An die Stadtwerke München GmbH
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/ 01 BVK mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/ 3.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3