

**Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten und
im 18. Stadtbezirk Untergiesing - Harlaching**

1. Ergebnis der Machbarkeitsstudie
2. Weiteres Vorgehen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01726

Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Mit dem Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ des Bauausschusses vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) wurde die Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg in das zweite Maßnahmenpaket eingestuft.</p> <p>Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017 „Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg, Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07717) war das Baureferat gebeten worden, „eine Machbarkeitsstudie für die Alternativvariante der Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg zu beauftragen und fachlich zu betreuen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind dem Stadtrat zur Entscheidung über den weiteren Planungsfortgang vorzulegen.“</p>
Inhalt	<ol style="list-style-type: none">1. Ergebnis der Machbarkeitsstudie2. Weiteres Vorgehen
Gesamtkosten / Gesamterlöse	- / -

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird zur Kenntnis genommen.2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg das im Vortrag beschriebene konkurrierende Verfahren durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat vorzulegen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none">- Fuß- und Radwegbrücke Giesinger Berg- Fuß- und Radverkehr- Barrierefreiheit- Kirche Heilig Kreuz- Bergstraße
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none">- Giesinger Berg- Stadtbezirk 17 Obergiesing - Fasangarten- Stadtbezirk 18 Untergiesing - Harlaching

**Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten und
im 18. Stadtbezirk Untergiesing - Harlaching**

1. Ergebnis der Machbarkeitsstudie
2. Weiteres Vorgehen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01726

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

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Anlass	1
2. Ergebnis der Machbarkeitsstudie	3
2.1 Bautechnische Machbarkeit	3
2.2 Denkmalschutz	4
2.3 Naturschutzfachliche Untersuchungen	5
2.4 Auswirkungen des „Bürgerbegehrens Radentscheid“	7
3. Bewertung	7
4. Weiteres Vorgehen	10
5. Finanzierung	11
II. Antrag der Referentin	12
III. Beschluss	12

**Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten und
im 18. Stadtbezirk Untergiesing - Harlaching**

1. Ergebnis der Machbarkeitsstudie
2. Weiteres Vorgehen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01726

Anlagen:

1. Übersichtsplan
2. Lagepläne
3. Visualisierungen
4. Konstruktion Testentwurf
5. Auswirkungen auf Schutzgebiete und Baumbestand
6. Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 09.06.2021

Beschluss des Bauausschusses vom 06.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Mit dem Beschluss „Bauprogramm Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr“ des Bauausschusses vom 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15344) wurde die Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg in das zweite Maßnahmenpaket eingestuft.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017 „Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg, Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07717) war das Baureferat gebeten worden, „eine Machbarkeitsstudie für die Alternativvariante der Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg zu beauftragen und fachlich zu betreuen.“

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind dem Stadtrat zur Entscheidung über den weiteren Planungsforgang vorzulegen.“

Die Brücke am Giesinger Berg soll zwischen Heilig-Kreuz-Kirche und Lutherkirche, als Lückenschluss zwischen dem Gasteig und Harlaching, eine durchgehende Fuß- und Radfahrverbindung entlang der Isar ermöglichen und damit einen Lückenschluss der Radverbindung an der östlichen Isarhangkante schaffen.

Aus einem bürgerschaftlichen Engagement in Zusammenarbeit mit einem Münchner Architekturbüro (**karlundp** Architekten) wurde der Stadt eine Brückenstudie vorgelegt. Diese sieht einen Steg mit einer lichten Breite von 3,50 m vor. Die Brücke beginnt mit einem Rampenbauwerk am Ende der Bergstraße mit einer Steigung von konstant 4 %, überspannt die Straße Giesinger Berg und schließt am Postament der Heilig-Kreuz-Kirche auf Höhe des Kriegerdenkmals mit einer Gesamtlänge von ca. 80 m an (siehe Anlage 2.2). Von Seiten der Unteren Denkmalschutzbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde wurden Bedenken zu diesem Konzept geäußert.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 13.12.2017 wurde das Baureferat beauftragt, die Machbarkeit einer möglichen Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg zu prüfen, mit der Maßgabe, die Eingriffe in die vor Ort vorhandenen Baudenkmäler und in den Naturraum (hier besonders die Isarhangleite) möglichst gering zu halten. Dabei ergab sich aus den von der Unteren Denkmalschutzbehörde (UDB) und der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) vorgegebenen Rahmenbedingungen ein Flächenkorridor für den Verlauf der Brücke und ihre Erschließung. Auf dieser Grundlage wurden nun die vertiefte Machbarkeitsstudie und in diesem Zuge ein Testentwurf durch das Baureferat in Auftrag gegeben, um die grundsätzliche bautechnische Realisierbarkeit und die dafür erforderlichen Eingriffe vor Ort zu untersuchen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung wurden hinsichtlich Denkmal- und Naturschutz sowie der bautechnischen Machbarkeit / Realisierung bewertet und den Ausarbeitungen des Büros **karlundp** Architekten gegenübergestellt (siehe Anlage 2.1).

Das Kommunalreferat wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 13.12.2017 gebeten, in enger Abstimmung mit dem Baureferat, die ggf. notwendigen Grundstücksverhandlungen zum Erwerb des für einen Brückenbau notwendigen Grundstücks zu führen. Die Grundstücksverhandlungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Mit dem Grundstückseigentümer wurde ein Grundstücks-Tauschvertrag abgeschlossen.

Zu Beginn der Machbarkeitsuntersuchung wurde bezüglich der voraussichtlichen Auswirkungen des Eingriffes auf geschützte Tierarten, insbesondere Vogelarten, eine naturschutzfachliche Zustandserfassung erstellt. Diese Artenschutzkartierungen waren über einen Jahreszyklus der betroffenen Tierarten hinweg durchzuführen.

2. Ergebnis der Machbarkeitsstudie

2.1 Bautechnische Machbarkeit

Der Testentwurf sieht eine 5-feldrige Brücke mit Stützweiten von ca. 12 m bis 40 m vor. Die maximale Spannweite über die Straße Giesinger Berg beträgt ca. 40 m. Die Gesamtlänge der Brücke ergibt ca. 115 m (**karlundp** Architekten Konzeption: ca. 80 m). Die lichte Breite zwischen den Handläufen beträgt 4 m. Aufgrund der Planungen im Zusammenhang mit der „Verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße“, die vorsehen, die Radverkehrshauptroute in die östlich gelegene Tegernseer Landstraße zu verlegen, soll diese Radfahrverbindung im Zuge der Isarhangkante die Funktion einer Nebenroute des Radverkehrs übernehmen.

Unter dieser Voraussetzung ist es aus Sicht der Verwaltung im Zusammenspiel mit den vorhandenen räumlichen Zwangspunkten und den natur- und denkmalschutzrechtlichen Rahmenbedingungen vertretbar, dass der Fuß- und Radverkehr auch bei einer Wegebreite von nur 4 m im Mischverkehr über das Brückenbauwerk am Giesinger Berg geführt wird.

Der südwestliche Anschluss der Brücke erfolgt, wie auch bei der Konzeption von **karlundp** Architekten, hinter dem Gebäude des Giesinger Bräustüberls und erschließt somit die Beziehung zur Bergstraße. Die Trasse verläuft anfangs oberhalb der bestehenden Treppen- und Rampenanlagen des Poißlweges und setzt sich dann mit einem Linksbogen nordöstlich oberhalb der Geh- und Radwege der Straße „Giesinger Berg“ fort, bevor sie diese mit einem Rechtsbogen überführt. Nordöstlich schließt das Bauwerk nicht, wie bei dem Entwurf des „**karlundp** Architekten Konzeptes“, direkt am Postament der Heilig-Kreuz-Kirche, sondern, gemäß Vorgabe der Unteren Denkmalschutzbehörde, ca. 19 m nördlich der denkmalgeschützten Treppenanlage außerhalb der schräg abfallenden Mauer an die Straße „Am Bergsteig“ an.

Die Höhenentwicklung ergibt sich aus dem zu überwindenden Höhenunterschied zwischen dem „Bräustüberl“ und dem nördlichen Plateau zur Anbindung „Am Bergsteig“. Die Gradienten sind daher als Kuppe ausgebildet, welche ihren Hochpunkt ca. 6 m hinter der Stützenachse aufweist. Die Zwangspunkte durch die bestehende Fußgängerunterführung und die Treppenanlage wurden hierbei berücksichtigt. Das Lichtraumprofil an der Treppenanlage weist eine Höhe von 2,50 m auf. Die vierspurige Straße „Giesinger Berg“ weist eine Lichtraumhöhe von mindestens 4,70 m auf. Die maximale Längsneigung auf der Brücke beträgt 3 % und entspricht somit den Anforderungen der DIN 18040-3 für barrierefreies Bauen. Für den Entwurf von **karlundp** Architekten wurde im Vergleich dazu eine Steigung von konstant 4 % vorgesehen.

„Unterführung am Giesinger Berg“

Die Unterführung ist nicht Gegenstand der Machbarkeitsstudie, wurde aber für einen eventuell späteren Umbau berücksichtigt.

Bauweise

Im Rahmen des Testentwurfes wurden Ausführungen in Stahl- und Stahlbetonbauweise (siehe Anlage 4) untersucht, die analog auch für das „**karlundp** Architekten Konzept“ anwendbar sind. Als Fazit ist diesbezüglich zu sagen, dass beide Bauweisen mit unterschiedlichen Vor- und Nachteilen anwendbar erscheinen. So ist beispielsweise Stahl wegen der erforderlichen Korrosionsschutzmaßnahmen aufwendiger im Unterhalt, wegen des möglichen hohen Vorfertigungsgrades ist aber die Bauzeit im Gegensatz zu einer Betonbrücke in der Regel kürzer.

2.2 Denkmalschutz

Die Vorgaben zum Denkmalschutz gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg, Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen“ vom 13.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07717) können durch den Testentwurf eingehalten werden. Die unter Denkmalschutz stehende gesamte Terrassenstützmauer mit barockisierender Brunnenanlage und die Mauereinfassung des Podestes der westlichen Treppenanlage bleiben erhalten. Das Brückenwiderlager beginnt ca. 1 m hinter der Terrassenstützmauer und ca. 20 m nördlich der Mauereinfassung des Treppenpodestes. In die Terrassenstützmauer wird dabei nicht eingeschnitten.

Eine weitere Vorgabe betrifft die unterirdischen mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Teile des Altortes von Giesing, welche als Bodendenkmal ausgewiesen sind. Der im Denkmalatlas entsprechend eingetragene Bereich des Bodendenkmals wird bei der gewählten Trassenführung nicht berührt, so dass keine archäologischen Folgen zu erwarten sind.

Die Untere Denkmalschutzbehörde des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung zum Ergebnis des Testentwurfes:

„Die katholische Pfarrkirche Heilig Kreuz Giesing, die letzte noch weitgehend vollständig erhaltene neugotische Kirche Münchens, steht in stadtbildprägender Situation am Isarhochufer und ist ein wichtiger Bestandteil des Ausblickes aus der Stadtmitte in Richtung der Alpen. Die Böschungskante wird durch einen gestalteten Steinsockel gefasst, dessen materielle und künstlerische Ausführung von besonderer denkmalpflegerischer Bedeutung ist. Die Terrassenstützmauer der Hl.-Kreuz-Kirche mit ihren zwei Freitreppen und der barockisierenden Brunnengrotte als Quadermauerwerk mit Eckrustizierung, 1892/93, sowie Gedenktafel für die Straßenkorrektur um 1900 und dem Nischenbrunnen von Richard Knecht, 1936, sind deshalb unbedingt von baulichen Eingriffen auszuschließen.“

Bisher wurden von Seiten der Denkmalpflege seit Erstbefassung mit der Planung, Baumaßnahmen die substanziell in diesen gestalteten Bereich eingreifen, grundsätzlich ausgeschlossen.

So kann auch hier aus denkmalpflegerischer Sicht allenfalls dem längeren, geschwungenen Alternativentwurf [sog. Testentwurf], der nördlich der bestehenden Treppenanlage an den Hang anschließt, unter Zurückstellung der Einwände von Landesamt für Denkmalpflege und Heimatpfleger, hingenommen werden, soweit diese Brücke aus verkehrsplanerischen Gründen unbedingt erforderlich sein sollte. Die konkrete Anschlusssituation an den Hang wäre dann vor Baubeginn noch abzuklären.

Muss aufgrund der technischen Zwänge auf ein Wettbewerbsverfahren im Vorfeld der Ausführung verzichtet werden, sollte das Vorhaben in einem geeigneten Entwurfsstand zumindest in der Stadtgestaltungskommission vorgestellt werden.“

2.3 Naturschutzfachliche Untersuchungen

Spezieller Artenschutz

Artenschutzrechtlich relevante Strukturen sind im Vorhabengebiet vor allem die Höhlenbäume. Sowohl im Zuge des Testentwurfes durch das Baureferat als auch durch das Konzept **karlundp** Architekten müssten für die Errichtung der Fuß- und Radwegbrücke vier Bäume mit elf Höhlen entfernt werden, wovon zwei Bäume für Fledermäuse und Brutvögel geeignete Höhlen führen. Insbesondere bei der alten Esche auf der Hangleite unterhalb der Gaststätte „Giesinger Bräu“ (mit insgesamt acht Höhlen) handelt es sich um einen wertvollen, in dieser Größe und Struktur seltenen Baum. Quartiere von Fledermausarten oder auch die vom Aussterben bedrohte Käferart Eremit wurden bei einer zusätzlichen Begehung im Winter 2019 / 2020 nicht festgestellt.

Die Gefährdung von gegen die Brückenbrüstung fliegenden Vögeln oder Fledermäusen wird bei der gewählten Absturzsicherung berücksichtigt. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für artenschutzrechtlich relevante Arten könnten durch Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen bei beiden Varianten mit ausreichender Sicherheit vermieden werden.

Insgesamt bestehen im Bezug zum speziellen Artenschutz keine großen Unterschiede zwischen den Varianten Testentwurf oder Entwurf **karlundp** Architekten.

Umwelt- und Naturschutz

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist beim Testentwurf deutlich höher als bei dem ursprünglichen Konzeptentwurf von **karlundp** Architekten. Der Grund hierfür ist, dass beim Testentwurf die Brücke länger im Bereich der gehölzbestandenen Hangkante geführt werden muss, um, den denkmalpflegerischen Vorgaben entsprechend, nördlich der Treppenanlage anschließen zu können. Der Eingriff in den nach Bayerischer Kompensationsverordnung „hoch“ bewerteten Laubwaldbestand auf der Hangleite ist dabei etwa doppelt so groß (Testentwurf ca. 720 m², **karlundp** Architekten ca. 370 m²). Beim Konzeptentwurf **karlundp** Architekten müssten voraussichtlich 22 Bäume gefällt werden, darunter 16 Bäume, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Beim Testentwurf stünden dem 47 Baumfällungen gegenüber, davon fallen 30 Bäume unter die Baumschutzverordnung. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist dadurch beim Testentwurf prägender.

Die Untere Naturschutzbehörde des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung (E-Mail vom 18.08.2020):

„Die geplanten Varianten der Fuß- und Radwegeverbindung greifen in den Altbaumbestand des Hangwaldes der Isarhangleite im Landschaftsschutzgebiet 'Isarauen' ein. Die betroffenen Gehölzbereiche sind als Biotop eingewertet und gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm als regional bedeutsam eingestuft.

Die teilweise mächtigen Altbäume stellen artenschutzbedeutsame potentielle Lebensräume dar, dienen der Hangsicherung und sind sehr bedeutend für das Landschafts- bzw. Ortsbild. Eine Fällung der Bäume bedeutet insbesondere in der steilen Hangsituation einen starken Eingriff in das System Hangwald und der geomorphologischen und naturhistorischen münchenerischen Besonderheit ‚Hangkante‘ (eiszeitlich entstandene Hangkante, die sich als grünes Band durch München mit den stabilen Hangwaldbeständen und naturschutzfachlichen Besonderheiten wie den kargen Hangquellen mit seinen spezialisierten Bewohnern zieht). Untersucht wurden die verschiedenen Varianten aus naturschutzfachlicher Sicht durch das Büro PAN (UVP-Bericht April 2019). Aus naturschutzfachlicher Sicht sollte in den Hangbereich nicht zusätzlich eingegriffen werden. Bauwerke sollten möglichst auf oder über bereits befestigter Fläche geplant werden. Fällungen insbesondere der mächtigen Altbäume sind unbedingt zu vermeiden.

Wenn aus nachvollziehbaren Gründen des Denkmalschutzes die nördliche Variante der beiden Entwürfe zu favorisieren ist und das Bauwerk an sich verkehrplanerisch unverzichtbar ist, so ist es aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde zwingend notwendig, dass diese Variante so überarbeitet wird, dass das Bauwerk möglichst vollständig über der bestehenden Befestigung (Straße mit begleitendem Rad- und Fußweg), vor allem im nördlichen Bereich, in dem der Hangwald sehr steil ist, geplant wird. Hier wäre eine Option, dass der Abgang vom Brückenbauwerk auf der westlichen Seite geteilt wird und somit verschmälert werden kann.“

2.4 Auswirkungen des „Bürgerbegehrens Radentscheid“

Die Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu den Auswirkungen des am 24.07.2019 in der Vollversammlung des Stadtrates behandelten Beschlusses „Bürgerbegehren Radentscheid, Entscheidung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) auf die weitere Planung der Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg (E-Mail vom 18.08.2020) lautet wie folgt:

„Die Kategorie der Radroute, deren Teil die Brücke am Giesinger Berg sein wird, wird von Hauptroute zu Nebenroute im Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr zurückgestuft. Die Anschlussstraßen auf beiden Seiten der Brücke sind keine Hauptverkehrsstraßen. Somit gibt es keine Notwendigkeit, diesen Radweg radentscheidskonform zu konzipieren. Die Art des Radweges und die entsprechenden Breiten werden aus Sicht der Abteilung Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als angemessen bewertet. Die Radroute an der Isarhangkante ist vor allem für schutzbedürftige Radfahrende in der Freizeit attraktiv. Die parallel gelegene Radroute Tegernseer Landstraße ist dagegen aufgrund der direkten Anbindung wichtiger Ziele vor allem für den Alltagsverkehr von Bedeutung. Beide Radrouten ergänzen sich im Rahmen der Funktion und Kapazität.“

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen wurde angehört und hat mit Schreiben vom 31.07.2020 sein grundsätzliches Einverständnis mit dem Planungskonzept des Testentwurfes des Baureferates erklärt, mit der Anmerkung, „dass die Anschlussstelle an der Bergstraße im Zuge der Bauarbeiten auch barrierefrei auszubauen ist.“

3. Bewertung

Die für ein Brückenbauwerk erforderliche Herstellung von Gründung und Pfeilern im steilen Hang westlich der Straße „Giesinger Berg“ beim Testentwurf ist aufwendig, aber technisch machbar.

Das Konzept der Architekten **karlundp** hat eine erheblich kürzere Brückenlänge und überspannt die Straße „Giesinger Berg“ im rechten Winkel. Mit 4 % Steigung sind die Anforderungen aus der DIN 18040 an die Barrierefreiheit (max. 3 % Steigung oder max. 6 % Steigung mit Zwischenpodesten) zwar nicht gegeben, könnten aber voraussichtlich in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Die Eingriffe in den steilen Hang auf der Westseite der Straße „Giesinger Berg“ entfallen, ebenso entfällt die Führung der Brücke parallel oberhalb des westlichen Geh- und Radweges.

Insgesamt hat die Variante von **karlundp** Architekten geringere Auswirkungen auf die Hangleite und damit auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild als der Testentwurf. Da die Fuß- und Radwegbrücke im Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Isarauen“ liegt, bedarf sie laut LSG-Verordnung einer Erlaubnis bzw. Befreiung durch die Untere Naturschutzbehörde.

In Bezug auf die denkmalschutzrechtlichen Vorgaben ist hingegen der Testentwurf im Vorteil. Er greift nicht direkt in die denkmalgeschützte Terrassenstützmauer ein und verläuft weiter abseits von Freitreppen und Brunnengrotte in der Mauer. Auch die Blickbeziehungen auf die Heilig-Kreuz-Kirche werden weniger beeinflusst. Die Lage der Brücke im Konzept der Architekten **karlundp** lässt außerdem Konflikte zwischen Kirchenbesuchern und Passanten im Bereich des Kircheneingangs erwarten.

Bezüglich des speziellen Artenschutzes schneiden beide Alternativen in etwa gleich ab. Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG können mit Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden.

Bei der Wirtschaftlichkeit ist die Variante von **karlundp** günstiger zu bewerten, da hier infolge der kürzeren Brückenlänge und geringerer Eingriffe in den Hang westlich der Straße „Giesinger Berg“ geringere Herstellungskosten zu erwarten sind. Nach derzeitiger Einschätzung wird sich die Größenordnung der Gesamtkosten (Bruttoprojektkosten) voraussichtlich bei der Variante von **karlundp** zwischen 7 bis 10 Mio. Euro, beim Testentwurf zwischen 10 bis 15 Mio. Euro bewegen. Insbesondere hängen die Kosten von der Wahl des Materials und der Bauart ab.

Nachfolgend wurden eine Punktebewertung (1 - 3 - 5 = schlecht - mittel - gut) für die beiden Trassen sowie eine Tabelle mit Einschätzung der Konfliktfelder erstellt.

Parameter	Testentwurf	„Konzept karlundp Architekten“
Einfügung		
- Konstruktion	3	3
- Einbindung in die Umgebung	2	2
- Verkehrliche Beziehungen	4	2
Ergebnis Bewertung	3,0 Punkte	2,33 Punkte
Technische Parameter		
- Wirtschaftlichkeit	3	4
- Bautechnik	2	3
- Barrierefreiheit	4	2
- Eingriffe in Privatbesitz	3	4
Ergebnis Bewertung	3,0 Punkte	3,25 Punkte
Schutzgüter		
- Denkmalschutz	3	1
- Naturschutz	1	3
- Artenschutz	2	3
Ergebnis Bewertung	2,0 Punkte	2,33 Punkte
Gesamtbewertung	8,0 Punkte	7,9 Punkte

Konflikte und Risiken	Testentwurf	„Konzept karlundp Architekten“
Umwelt: Konflikt Artenschutz bzw. Naturschutz	hoch	hoch
Denkmalschutz: Genehmigungsfähigkeit	mittel	Nicht gegeben
Brückenanschluss im Bereich der Terrasse Heilig-Kreuz-Kirche	gelöst	ungelöst
Eingriffe in den Hang bzw. die vorhandene Stützmauer West	hoch	mittel

Verkehrsführung während der Bauzeit	hoch	mittel
Barrierefreiheit	gegeben	lösbar
Konflikte Nutzung Steg Radverkehr / Fußgängerverkehr: - Bergstraße - Bereich Heilig-Kreuz-Kirche	gering lösbar	gering hoch

4. Weiteres Vorgehen

Die Gegenüberstellung von Testentwurf des Baureferates und Konzeption von **karlundp** Architekten zeigt, dass denkmalschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Belange stark konkurrieren und auch wirtschaftliche und funktionale Aspekte beeinflussen. Eine klare Empfehlung zu Gunsten des einen oder anderen Entwurfskonzeptes kann anhand der ausgewerteten Matrix kaum gegeben werden. Das Baureferat empfiehlt daher ein konkurrierendes Verfahren auf Basis der durch die Machbarkeitsstudie erarbeiteten und in dieser Beschlussvorlage dargestellten Erkenntnisse. Ziel dabei soll sein, weitere Entwurfsvorschläge zu erhalten, welche sich mit den Vorgaben des Naturschutzes und des Denkmalschutzes so auseinandersetzen, dass eine möglichst optimale Balance zwischen den in diesem Fall konkurrierenden Ansprüchen erreicht werden kann.

Im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens gemäß VgV (Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge) sollen fünf geeignete Planungsteams, bestehend aus Bauingenieur*innen, Architekt*innen und Landschaftsarchitekt*innen ausgewählt werden. Anschließend sollen diese Teams entsprechende Lösungsvorschläge erarbeiten. In diesem Zuge werden **karlundp** Architekten gebeten, sich um Teilnahme am Verfahren zu bewerben.

Die Beurteilung und eine Empfehlung erfolgen durch ein Gremium, bestehend aus Vertreter*innen der zwei betroffenen Bezirksausschüsse 17 Obergiesing - Fasangarten und 18 Untergiesing - Harlaching, Vertreter*innen des Baureferates (Ingenieurbau und Gartenbau), Vertreter*innen des Mobilitätsreferates, Vertreter*innen der Unteren Naturschutzbehörde und der Unteren Denkmalschutzbehörde des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Vertreter*innen des Landesamtes für Denkmalpflege, dem Heimatpfleger sowie jeweils ein*e freischaffende*r Architekt*in, Landschaftsarchitekt*in und ein*e Bauingenieur*in.

Es ist vorgesehen, nach der Beschlussfassung das VgV – Verfahren europaweit zu veröffentlichen. Im Anschluss erfolgt die Auswahl der Teilnehmer, die bis Mitte 2022 ihre Lösungsvorschläge erarbeiten sollen. Das Ergebnis des VgV – Verfahrens mit dem ausgewählten Planungsvorschlag wird dem Stadtrat vorgelegt.

5. Finanzierung

Die Maßnahme Giesinger Berg – Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke ist mit Planungskosten in Höhe von 150.000 € im MIP 2020 - 2024 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahmen-Nummer 6300.1560 RFNr. 411 (Rangfolge-Nr. 411) enthalten. Weitere erforderliche Planungsmittel werden zu gegebener Zeit aus der Pauschale „Instandsetzung bzw. Erneuerung von Brücken und Unterführungen, Finanzposition 6300.950.4260.6“ finanziert. Die Kosten für diese Maßnahme stehen in Abhängigkeit zu den Ergebnissen des konkurrierenden VgV – Verfahrens.

Das Baureferat wird mit der Regierung von Oberbayern eine Zuschussmöglichkeit nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz klären. Über eine Förderung dem Grund und der Höhe nach kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Mobilitätsreferat und die Stadtkämmerei sind mit der Sachbehandlung einverstanden.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 09.06.2021 ist als Anlage 6 beigefügt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht. Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing - Fasangarten und der Bezirksausschuss 18 Untergiesing - Harlaching haben jedoch je einen Abdruck dieser Vorlage erhalten und werden bei den weiteren Projektschritten eingebunden.

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

II. Antrag der Referentin

1. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Fuß- und Radwegbrücke am Giesinger Berg das im Vortrag beschriebene konkurrierende Verfahren durchzuführen und das Ergebnis dem Stadtrat vorzulegen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Die Referentin

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/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 17

An den Bezirksausschuss 18

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Kommunalreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Kreisverwaltungsreferat

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 den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Baureferat - G, GS, T, TZ, V

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - J 0, J 2, J 3, J Z

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J 21

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4