

**Entscheidungsvorschlag über eine Machbarkeitsstudie zu der Petition „Den Giesinger Kirchplatz bauen: Leben statt Verkehr“**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12933**

Anlagen:

1. Originaltext der Petition
2. Übersichtslageplan
3. Stellungnahme BAU vom 19.03.2024
4. Stellungnahme KVR – Branddirektion vom 19.03.2024
5. Stellungnahme PLAN HA I-31 vom 18.03.2024
6. Stellungnahme Bayr. Landesamt für Denkmalpflege vom 13.03.2024
7. Stellungnahme PLAN HA II-5 Grünplanung vom 20.03.2024
8. Stellungnahme Ergänzung PLAN HA-I-31 vom 24.04.2024

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.06.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates 14-20 / V 02020 Einführung eines Petitionsverfahrens bei der Landeshauptstadt München vom 25.03.2015 ist eine Petition im Stadtrat zu behandeln. Am 11.01.2024 wurde die Petition „Den Giesinger Kirchplatz bauen: Leben statt Verkehr“ an den Oberbürgermeister Herr Reiter übergeben. In dem vorliegenden Beschlusssentwurf werden dem Stadtrat aus Sicht der Verwaltung die Argumente zu einer möglichen Machbarkeitsstudie für diese Petition aufgeführt.
<b>Inhalt</b>	Behandlung der Petition „Den Giesinger Kirchplatz bauen: Leben statt Verkehr“- Entscheidung über die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	-/-

<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist nicht gegeben, da es sich um eine Planungstätigkeit handelt. Das in der Machbarkeitsstudie zu untersuchende Vorhaben ist, begründet durch den erheblichen Einsatz von Beton zur Realisierung des Tunnelbauwerks, als negativ klimaschutzrelevant zu bewerten.
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aus den in der Vorlage dargestellten Gründen wird keine Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung eines „Giesinger Kirchplatzes“ beauftragt.</li> <li>2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Initiator der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.</li> <li>3. Der Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.</li> </ol>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Kirchplatz, Kreisverkehr, Machbarkeitsstudie, Giesing, Ichostraße, Silberhornstraße, Martin-Luther-Straße
<b>Ortsangabe</b>	17. und 18. Stadtbezirk, Obergiesing

## Inhaltsverzeichnis

Seite

I.	Vortrag des Referenten .....	2
1.	Ausgangslage .....	2
2.	Einschätzung des Mobilitätsreferates .....	2
2.1	Auswirkungen auf bereits laufende Planungen.....	3
2.2	Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit.....	3
2.3	Rampenbauwerke .....	4
2.4	Anforderungen an die Tunnelsicherheit.....	5
2.4.1	Anforderungen .....	6
2.4.2	Fazit / Bewertung.....	10
2.5	Tramplanung „Cityring“ .....	10
2.6	Vorhandene Straßenbreiten im Bestand versus benötigte Breiten bei Tunnelplanung .....	11
3.	Stellungnahme des Baureferats .....	11
3.1	Machbarkeit eines unterirdischen Kreisverkehrs .....	11
3.1.1	Sachstand Brücke Giesinger Berg .....	12
3.1.2	Sachstand Raumaufteilung Martin-Luther-Straße / Giesinger Berg.....	12
3.2	Sachstand Giesinger Grünspitz.....	13
4.	Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats HA IV - Branddirektion.....	13
5.	Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung .....	14
5.1	Denkmalschutz.....	14
5.2	Internationale Bauausstellung Metropolregion München GmbH .....	14
6.	Klimaprüfung.....	15
7.	Entscheidungsvorschlag .....	16
II.	Antrag des Referenten .....	17
III.	Beschluss.....	17

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Ausgangslage

Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates 14-20 / V 02020 „Einführung eines Petitionsverfahrens bei der Landeshauptstadt München“ vom 25.03.2015 ist eine Petition im Stadtrat zu behandeln.

Am 11.01.2024 wurde die Petition „Den Giesinger Kirchplatz bauen: Leben statt Verkehr“ an den Herrn Oberbürgermeister Reiter übergeben.

Wortlaut der Petition:

„Die Kreuzung am Ende des Giesinger Berges, zwischen der Heilig-Kreuz- und der Martin-Luther-Kirche gelegen, bietet eine fantastische Möglichkeit, zum Zentrum des Giesinger Quartiers zu werden. Und darüber hinaus zu einem der schönsten Plätze Münchens.

Wir müssen dazu allerdings diesen „Raum der Mobilität“ umdenken, um ihn zu einem Ort zu machen, der zum Verweilen einlädt und Fahrradfahrer und Fußgänger ins Zentrum stellt.

Anstatt Fußgänger durch einen Tunnel und Fahrräder über eine Brücke zu schicken, sieht der Vorschlag vor, die alte Logik einfach umzudrehen: Der Autoverkehr wird eine Etage tiefer gelegt - auf die Höhe der heutigen Fußgängerunterführung. Darüber entsteht ein Platz, der von der Heilig-Geist-Kirche bis zur Martin-Luther-Straße führt. Die Menschen können sich somit ohne Ampelanlagen über den Platz bewegen oder dort verweilen, feiern, sich mit Freunden treffen, essen, trinken oder Veranstaltungen besuchen.

Ist der Verkehrsknoten erstmal neu geordnet, liegen die Ideen für eine Platzgestaltung buchstäblich „auf der Straße“: Ein Biergarten, Restaurant, Cafés wären möglich, dazu die Nutzung als Bühne, als Ort für einen „Giesinger Weihnachtsmarkt“ oder einfach nur zum Verweilen und Genießen.

Wir fordern, dazu eine Machbarkeitsstudie durchzuführen und den Kirchplatz Giesing in die Liste der Projekte der Internationalen Bauausstellung (IBA der Metropolregion München) aufzunehmen, um das Projekt innerhalb der nächsten zehn Jahre umzusetzen.“

Der Stadtrat soll über die Erstellung einer Machbarkeitsstudie (MBS) abstimmen.

Die Durchführung einer Machbarkeitsstudie und eine eventuelle Umsetzung der Petition hätten Auswirkungen auf die Belange des Mobilitätsreferates sowie mehrerer weiterer Referate. Um ein umfassendes Bild der Konsequenzen zu geben, wurden von den beteiligten Stellen fachliche Einschätzungen eingeholt, welche in den folgenden Kapiteln aufgeführt sind.

### 2. Einschätzung des Mobilitätsreferates

Das Mobilitätsreferat schätzt die Ideen, die der Petition „Den Giesinger Kirchplatz bauen: Leben statt Verkehr“ zugrunde liegen. Mit der Mobilitätsstrategie 2035 will die Landeshauptstadt München eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und auch mehr Grün erreichen. Dies wird bei laufenden Planungen und Projektentwicklungen bereits verfolgt. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sollten Haushaltsmittel für eine Machbarkeitsstudie (MBS) für eine Projektentwicklung nur

eingesetzt werden, wenn die stadtverwaltungsinterne Vorprüfung eine Aussicht auf Umsetzung ergibt, nicht zu viele Planungsabhängigkeiten bestehen und die Maßnahme insgesamt im Sinne der Mobilitätsstrategie 2035 ist.

Sollte es zu einer Durchführung der MBS kommen, hätte das sehr hohe Auswirkungen auf Projekte, die sich bereits in weit vorangeschrittenen Planungsphasen befinden. Diese Projekte werden im Kapitel 2.1 aufgeführt.

Außerdem wurde untersucht, welche Konsequenzen ein Bau des „Giesinger Kirchplatzes“ mit einem unterirdischen Kreisverkehr hätte. Diese Auswirkungen sind in den weiteren Abschnitten von Kapitel 2 beschrieben.

## **2.1 Auswirkungen auf bereits laufende Planungen**

Im Bereich des in der Petition genannten „Giesinger Kirchplatzes“ sind parallel zwei Vorhaben in der Planung:

- Die Brücke über den Giesinger Berg
- Der Umbau des Knotens Martin-Luther-/Icho-/Silberhornstraße und des Giesinger Bergs als Teil der Radentscheidmaßnahme „Martin-Luther-Straße / Giesinger Berg“

Beide Projekte sind bereits vom Stadtrat beschlossen und befinden sich daher bereits in der konkreten Planung zur Umsetzung durch das Baureferat, sie werden im Kapitel 3 näher beschrieben, deshalb werden sie hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Wenn es zu einer Beauftragung einer MBS kommen sollte, müssten die Planungen für diese beiden Projekte so lange unterbrochen werden, bis das Ergebnis der MBS vorliegt. Dies hätte neben den offensichtlichen Auswirkungen auf die Zeitschiene der Projekte auch sehr hohe Auswirkungen auf die bestehenden Vertragsverhältnisse zu den beauftragten Planungsbüros und die Erwartungen in der Bürgerschaft, diese langen gewünschten Projekte endlich nutzen zu können. Die geplanten wichtigen Verbesserungen für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs in diesem Bereich könnten auf unbestimmte Zeit nicht umgesetzt werden.

## **2.2 Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit**

In den Ausführungen wird die Annahme des Petitionstextes übernommen, dass der Kfz-Verkehr auf der Ebene der heutigen Fuß- und Radwegunterführung unterirdisch verläuft.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit kommt nur ein Kreisverkehr mit einer einspurigen Kreisfahrbahn in Frage. Bei einem zweispurigen Kreisverkehr bestünde – auch aufgrund der unterirdischen Lage – ein erhöhtes Gefahrenpotenzial beim Spurwechsel. Der Kreisverkehr wurde auf Basis des Verkehrsmodells des Mobilitätsreferats mit einem Außendurchmesser von 50m dimensioniert.

Es kann keine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden:

Sowohl die Zufahrt Ichostraße als auch die Zufahrt Giesinger Berg wären in beiden Spitzenstunden (Morgen- und Abendspitze) überlastet (QSV F), ein Stau mit mehreren Minuten Wartezeit würde sich bilden.

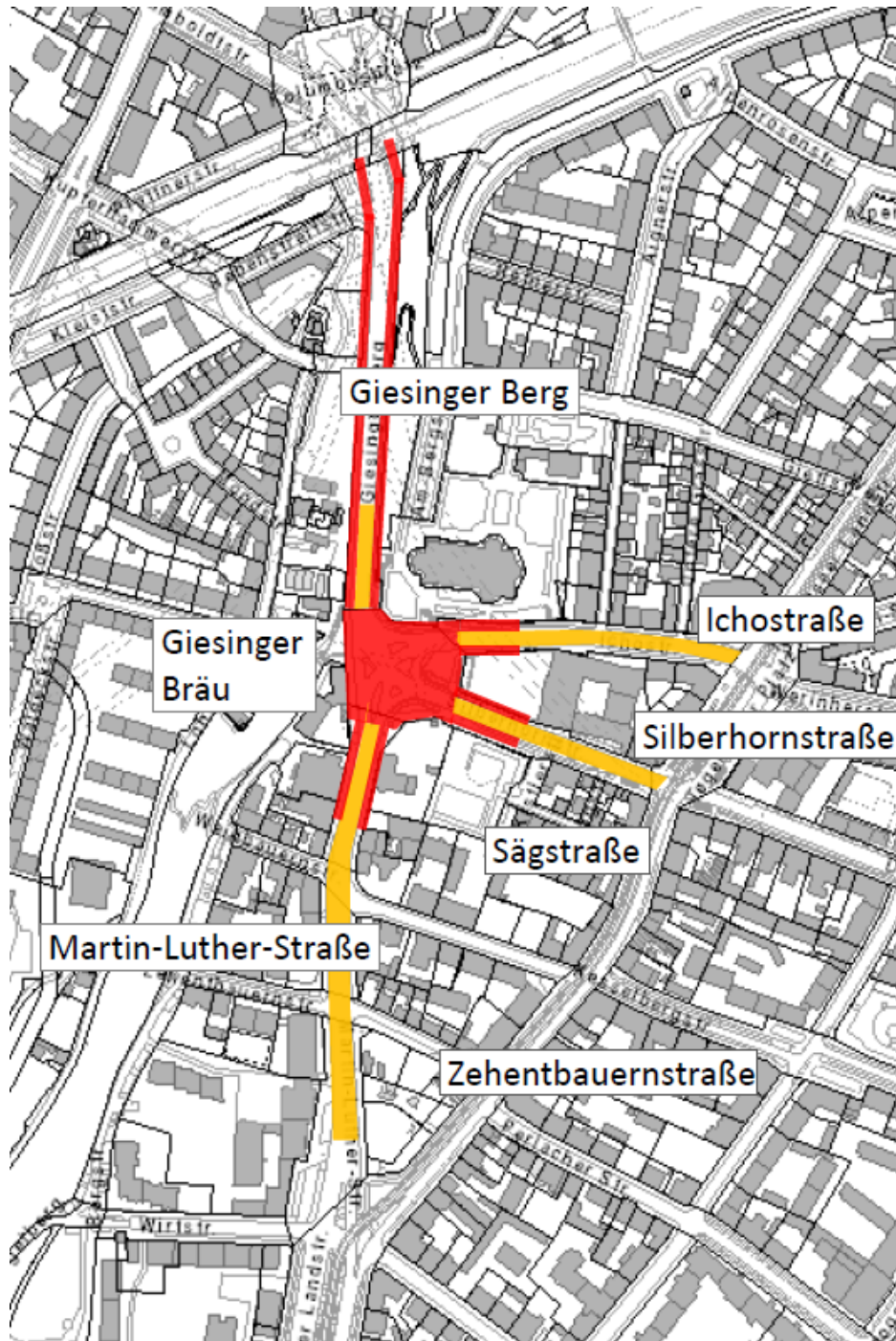
Die Buslinien 58 und 68 verkehren auf dem Giesinger Berg und in der Silberhorn- bzw. Ichostraße. Beide Linien sind beschleunigt. Bei einem unterirdischen Kreisverkehr würden die Busse gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Stau stehen, eine Busbeschleunigung wäre dann nicht mehr gegeben.

### 2.3 Rampenbauwerke

Abb 1: Zufahrtsrampen (Quelle: LHM)

Bei einem Bau des unterirdischen Kreisverkehrs würde der Platz circa 2,50 bis 3,00m höher liegen als heute.

In der folgenden Abbildung sind in Gelb die ermittelten Längen der Zufahrtsrampen dargestellt. In Rot ist der höher gelegte Bereich aufgezeigt und in derselben Farbe die Rampen



für den Fuß- und Radverkehr.

Für die Steigung der Kfz-Rampen ist hinsichtlich der Tunnelsicherheit (s. Kapitel 2.4) als Maximalsteigung für Tunnelrampen 5% vorgegeben, für die Tramführung sind 4% Steigung die Vorgabe.

Die Silberhorn-, Icho- und Martin-Luther-Straße haben alle im Bestand ein Gefälle in Richtung des Knotens. Beim Bau eines unterirdischen Kreisverkehrs wird das Gefälle verstärkt und sie müssten noch steiler auf die Höhe der heutigen Fußgängerunterquerung geführt werden.

Es würden sich dann folgende Steigungen ergeben, die in Abbildung 1 aufgezeigt sind:

- Martin-Luther-Straße: 4% Steigung, wenn die Rampe direkt nördlich der Wirtstraße beginnt und alle Seitenstraßen nicht mehr angedient werden.
- Silberhornstraße: 5,8% Steigung, bei einer Rampenlänge bis direkt zum Tegernseer Platz
- Ichostraße: 4,6% Steigung, ebenfalls bei einer Rampenlänge bis direkt zum Tegernseer Platz
- Giesinger Berg: 4% Steigung ist die Bestandssteigung, dann müsste die Rampe ebenerdig zu dem unterirdischen Kreisverkehr geführt werden.

Die Silberhorn- und Ichostraße könnten dann nicht mehr für die Trambahn ertüchtigt werden, da sie über 4% Steigung haben.

Diverse Seitenstraßen wie Weinbauern-, Zehentbauern-, Kistler-, Säg- und Aignerstraße wären künftig nicht mehr direkt erreichbar. Das Giesinger Bräu wäre nur noch von Westen über die Bergstraße sowohl für die Anlieferung als auch für die Besucher zugänglich.

Die Rampen für den Fuß- und Radverkehr in Rot würden in der Martin-Luther-, Icho- und Silberhornstraße die 3% Vorgabe aus der Barrierefreiheit einhalten. Am Giesinger Berg bestünde das Gefälle künftig 4,9% statt der bisherigen 4%.

Hinzu kommt, dass entsprechend dem Zielnetz des Nahverkehrsplans (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848 vom 03.03.2021) die Tram Cityring über die Humboldtstraße, den Giesinger Berg, Silberhornstraße zum Tegernseer Platz verlaufen soll (vgl. Kap. 2.5). Aufgrund der notwendigen Führung der Trambahn im Tunnel würde eine größere lichte Höhe im Tunnel erforderlich sein als die Petition unterstellt und der „Giesinger Kirchplatz“ würde noch höher liegen. Das hätte zur Folge, dass die Erreichbarkeit weiterer Grundstücke und Straßen beeinträchtigt oder nicht mehr möglich wäre. Außerdem würden sich die in Kapitel 5 ausgeführten denkmalschutzfachlichen Ausführungen weiter verschärfen.

## **2.4 Anforderungen an die Tunnelsicherheit**

### Allgemeines

Eine unterirdische Verkehrsführung am Giesinger Kirchplatz ist aufgrund der Gefährdungen und der Größe als Tunnelbauwerk einzustufen. Für eine Einschätzung zur Realisierung ist deshalb die EABT-80/100 (Empfehlung für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) und ggf. die RABT (Richtlinie für die Ausstattung von Straßentunneln) heranzuziehen.

### Komplexität

Straßentunnel dienen dazu, den fließenden Straßenverkehr unter die Oberfläche zu verlagern. Stehender Verkehr und Staus sind möglichst durch Blockabfertigung zu vermeiden. Idealerweise werden Tunnel mit einer Tunnelröhre je Fahrtrichtung ausgeführt. Gefährdungen werden so reduziert. Planmäßiges Anhalten ist in Tunneln nicht zulässig.

Eine unterirdische Kreuzung, die mit einer Ampelanlage gesteuert wird, ist demnach nicht richtlinienkonform.

In der EABT werden Knotenpunkte nicht betrachtet. Dennoch sollen Tunnelbauwerke

nach den Anforderungen und Standards der EABT ausgeführt werden. Bei Abweichungen von der EABT ist sicherzustellen, dass durch alternative Maßnahmen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht wird. Dies erhöht die Komplexität, zusätzlich zu den erhöhten Gefährdungen an Knotenpunkten.

### 2.4.1 Anforderungen

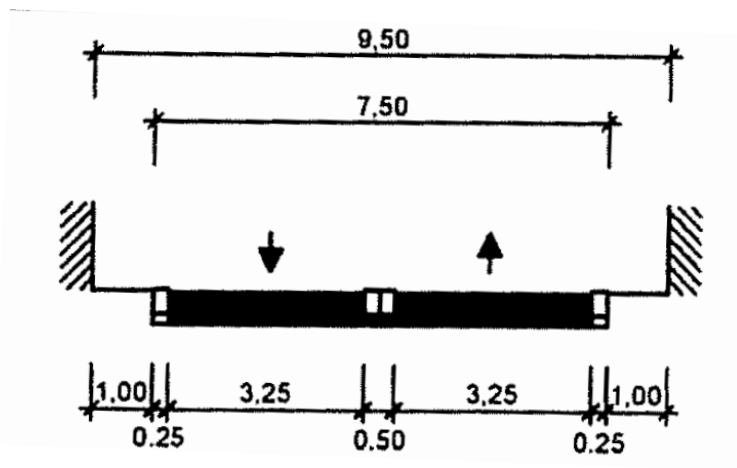
#### Tunnellänge

Gemäß EABT (4.2, S. 17) sind Tunnellängsneigung von weniger als 3% anzustreben. Eine Neigung über 5% soll vermieden werden.

Die Länge des Tunnels wird mit ca. 300m angenommen. Diese Zahl setzt sich zusammen aus dem Durchmesser des unterirdischen Kreisverkehrs und den Zu- bzw. Ausfahrtsrampen im überdeckelten Bereich.

#### Raumbedarf

Für den Tunnelquerschnitt im Zu- und Abfahrtsbereich ist gemäß EABT eine Mindestbreite von 9,50m erforderlich.



(EABT, Bild 5: Tunnelquerschnitte, S.18)

#### Lüftungskonzept

Das Lüftungssystem ist so zu wählen, dass die Lüftungskonzepte des Regelbetriebs und des Brandfalls optimal abgedeckt werden.

Im Brandfall ist die Lüftung so zu steuern, dass Verkehrsteilnehmende und Rettungskräfte geschützt und bei der Rettung unterstützt werden.

Aufgrund der geometrischen Anordnung der Einfahrt- und Ausfahrtbereiche ist eine hohe Komplexität des Lüftungskonzepts zu erwarten. Eine erhöhte Gefahr liegt vor, da der unterirdische Kreisverkehr nur als Gegenverkehrstunnel ausgeführt werden kann.

Gemäß EABT (7.3.3.1, S. 39) wäre ein Lüftungsgutachten im Rahmen einer MBS zu erstellen.



Die Tabelle 7 aus der EABT zeigt Maßnahmen bei Gegenverkehrstunneln in Abhängigkeit zur Tunnellänge.

**Tabelle 7: Lüftungsarten im Brandfall bei Gegenverkehr und Richtungsverkehr mit in der Regel nicht aus-schließendem Stau hinter dem Brandort bzw. Verkehrsqualität schlechter D nach HBS [15]**

Tunnellänge	Lüftungsart im Brandfall
$l < 400$ m	Natürliche Längslüftung
$400 \text{ m} \leq l < 600 \text{ m}^*)$	Mechanische Längslüftung
$600 \text{ m} \leq l < 1.200 \text{ m}$	Nach Risikoanalyse a) Mechanische Längslüftung b) Rauchabsaugung über eine große Absaugöffnung (Punkt-absaugung) in Tunnelmitte c) Rauchabsaugung über steuerbare Klappen und Abluftkanal
$l \geq 1.200$ m	Rauchabsaugung über steuerbare Klappen und Abluftkanal

<sup>\*)</sup> bis  $l < 1.200$  m bei Gewölbequerschnitt, bei Längsneigung  $\leq 3$  % und bei einer Bemessungsbrandleistung  $\leq 30$  MW

Die Tabelle 14 aus der EABT zeigt auf, welche maximalen Verkehrsaufkommen in einem Tunnel sein dürfen in Abhängigkeit von der Anzahl der Fahrstreifen. Im Bestand ist an diesem Knoten in der Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von über 5.300 Kfz. Erlaubt wären nach den Vorgaben nur 720 Kfz/h.

**Tabelle 14: Schwellenwerte [Kfz/h] für Qualitätsstufe D zur Beurteilung des Verkehrsablaufs**

Bei $q_B \leq$ Tabellenwert liegt Qualitätsstufe D oder besser vor. Die Auslastung a beträgt 90 %.									
Anzahl Fahrstreifen	Neigung s [%]	außerhalb von Ballungsräumen				innerhalb von Ballungsräumen			
		Schwerverkehrsanteil				Schwerverkehrsanteil			
		$\leq 5$ %	10 %	20 %	30 %	$\leq 5$ %	10 %	20 %	30 %
1	-	720							
2	$-3 \leq s \leq +2$	3330	3240	3060	2880	3510	3420	3240	3060
2	$+2 < s \leq 3$	3240	3150	2970	2790	3420	3330	3150	2970
3	$-3 \leq s \leq +2$	4770	4680	4410	4140	5130	4950	4680	4410
3	$+2 < s \leq 3$	4680	4590	4320	4050	5040	4860	4590	4320
4	$-3 \leq s \leq +2$	6570	6390	6030	5670	7110	6930	6480	6030
4	$+2 < s \leq 3$	6390	6210	5850	5490	6840	6660	6210	5760

Da der Schwellenwert um ein Vielfaches überschritten werden würde, müssten demzufolge die Sicherheitsanforderungen bezüglich der Lüftung an diesen Tunnel viel höher angesetzt werden.

Eventuell wäre eine Rauchabsaugung über eine große Absaugöffnung in der Tunnelmitte erforderlich (s. Tabelle 7). Diese würde auf dem darüberliegenden Platz stehen.

### Technische Ausstattung von Tunneln

Die Tabelle zeigt die erforderliche technische Ausstattung von Tunneln in Abhängigkeit zur Tunnellänge.

Tabelle 3: Ausstattung von Tunneln mit Sicherheitseinrichtungen in Abhängigkeit von der Tunnellänge

Sicherheitseinrichtungen		Tunnellängen [m]				
		< 400	≥ 400 < 600	≥ 600 < 900	≥ 900 < 1800	≥ 1800
Bauliche Anlagen	Nothalte- und Pannenbuchten			○	●	●
	Wendebuchten <sup>1)</sup>			○	●	●
	Überfahrten im Tunnel				○	●
	Notausgänge		●	●	●	●
	Notgehwege	●	●	●	●	●
	Entwässerung	●	●	●	●	●
Kommunikationseinrichtungen	Notrufeinrichtungen	2)	●	●	●	●
	Videoüberwachung		●	●	●	●
	Tunnelfunk (BOS, Betrieb)	●	●	●	●	●
	Lautsprecheranlagen/Radioeinsprache	5)	●	●	●	●
Brandmeldeeinrichtungen	Manuelle Brandmeldeeinrichtungen		●	●	●	●
	Automatische Brandmeldeeinrichtungen	3)	●	●	●	●
Löscheinrichtungen	Handfeuerlöscher		●	●	●	●
	Löschwasserversorgung	4)	●	●	●	●
Orientierungsbeleuchtung			●	●	●	●
Fluchtwegkennzeichnung		●	●	●	●	●
Leitbeleuchtung			●	●	●	●

● Standardausstattung

○ Ausstattung bei besonderer Erfordernis (z. B. besondere Charakteristik durch Kombination mehrerer risikobeeinflussender Faktoren [5])

<sup>1)</sup> Bei Gegenverkehrstunneln

<sup>2)</sup> jeweils an den Portalen

<sup>3)</sup> erforderlich bei Tunneln mit mechanischer Lüftung

<sup>4)</sup> Hydranten oder Löschwasserbehälter an den Portalen (je Fahrtrichtung)

<sup>5)</sup> Tunnel mit Videoüberwachung

(EABT, Tabelle 3, S.32)

Trotz der Tunnellänge unter 400m müssten die Sicherheitseinrichtungen mindestens eine Stufe höher angesetzt werden, da die Verkehrsbelastung um ein Vielfaches höher ist.

Der zusätzliche Raumbedarf für Notausgänge/Rettungsschächte wäre einzuplanen. Die Einrichtung von Nothalte- und Pannenbuchten wäre zu prüfen.

### Technische Ausstattung der Betriebsstation

Zusätzlich zu den Einrichtungen für die Tunnelsicherheit und das Lüftungskonzept sind folgende Anlagen in getrennten Räumen unterzubringen:

- Mittelspannungsschaltanlage und Transformatoren
- Überwachungsraum der Niederspannungsschaltanlage
- Unterbrechungsfreie Stromversorgungs- und Schaltanlage
- Batterieanlage
- Funkanlage

Für diese Elemente sind zusätzliche Bereiche im unterirdischen Kreisverkehr vorzuhalten.

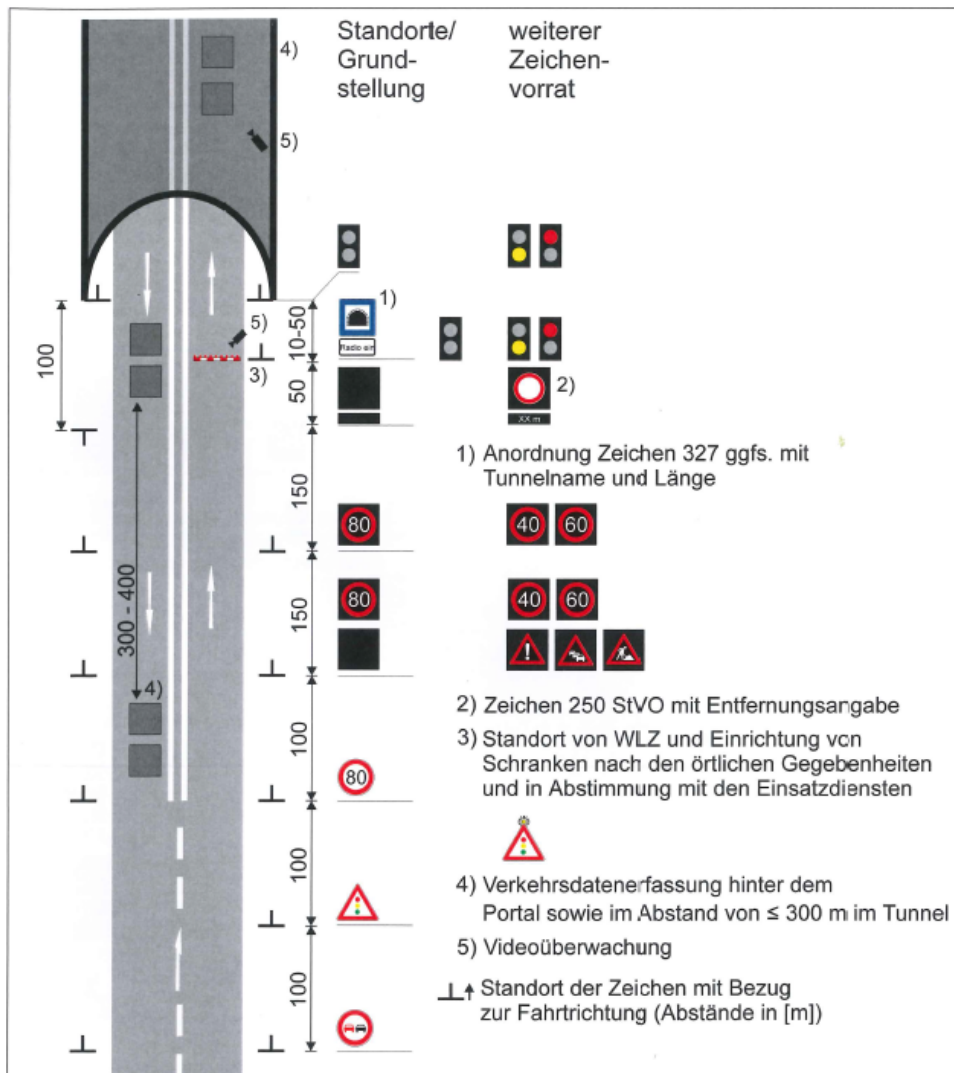


Bild 46: Ausstattung bei Tunneln von 400 m Länge bis unter 1200 m Länge für  $v_{zul} = 80\text{ km/h}$   
- Systemskizze bei Gegenverkehr

Die Abbildung aus der EABT Bild 46 zeigt auf, welche Verkehrseinrichtungen für einen unterirdischen Kreisverkehr für alle Zuläufe zum Tunnel gefordert werden.

Zusätzlich zu den Verkehrszeichen ist auch eine Lichtsignalanlage und eine Schranke gefordert.

#### Organisatorische Anforderungen für ein Tunnelbauwerk an diesem Knoten:

- Überwachung des Tunnelraumes mit einer Videoüberwachungsanlage durch eine ständig besetzte Stelle (Verkehrsleitzentrale)
- Verkehrssteuerung über eine ständig besetzte Stelle (Verkehrsleitzentrale) mit Ausstattung im Tunnel gemäß Bild 46
- Verkehrsdatenerfassung hinter dem Portal
- Gemäß EABT (8.5.2., S. 53) ist bei Unterschreitung einer zu definierenden Geschwindigkeit (Überschreitung einer zulässigen Verkehrsdichte) der Tunnel vorübergehend zu sperren (Blockabfertigung).

### 2.4.2 Fazit / Bewertung

Es handelt sich um einen stark befahrenen innerstädtischen Knotenpunkt, der in einen Straßentunnel verlegt werden soll. Die einzuhaltenden Vorgaben der einschlägigen Richtlinien und Regelwerke bilden hohe Anforderungen an das Bauwerk und führen zu äußerster Komplexität.

Das entstehende Tunnel- und Rampenbauwerk mit zugehöriger Betriebsstation und Lüftungskonzept erfordert viel Raumbedarf und Zugänglichkeit von der Oberfläche.

Das steht in Zielkonflikte zur Stadtgestaltung und der angedachten Quartiersplatzaufwertung.

Die Umsetzung wird daher nicht befürwortet.

### 2.5 Tramplanung „Cityring“

Die Petition berücksichtigt keine Tramführung.

Gemäß der ÖPNV-Infrastrukturentwicklung soll - entsprechend dem Zielnetz des Nahverkehrsplans - die Tram Cityring über die Humboldtstraße, den Giesinger Berg, Silberhornstraße zum Tegernseer Platz verlaufen. Die in Kategorie B definierten Trassen wurden als verkehrlich sinnvoll identifiziert, bedürfen allerdings einer vertieften Untersuchung im Rahmen des Nahverkehrsplans – Themenfeld Infrastruktur. Konkrete Angaben zum Realisierungszeitpunkt können auf Basis der langen Planungs- und Realisierungshorizonte für die ÖV-Trassen zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Eine Trassensicherung ist aber in jedem Fall vorzunehmen. Die Offenhaltung der zu untersuchenden ÖPNV-Strecken wurde im Beschluss zum Zwischenbericht Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) vom Stadtrat beschlossen.

Die Offenhaltung der Tram Cityring ist wichtig, da diese als starke, innenstadtnahe, tangentielle Achse dient. Sie bietet eine attraktive und leistungsfähige Verbindung sowie eine Vielzahl von Verknüpfungen mit dem U-Bahn-, S-Bahn- und sonstigen Tramnetz. Somit entlasten die Strecken nachhaltig den U-Bahnverkehr im Zentrum bzw. dessen Umsteigebahnhöfe (auch bei Betriebsstörungen oder geplanten Umleitungsverkehren). Ferner ist mit einer entsprechenden Infrastruktur eine zusätzliche flexible Weiterentwicklungsmöglichkeit des Liniennetzes möglich.

Folgende Trassenanforderung an die Trambahnführung sind zu erfüllen:

Eine Trambahnstrecke darf eine maximale Steigung von 4% nicht überschreiten. Eine oberirdische Führung der Trambahn auf dem „Giesinger Kirchplatz“ ist nicht möglich, da die Steigung vom Kolumbusplatz bis zu diesem Knotenpunkt zu steil wäre. Daher müsste die Trambahn unterirdisch im Tunnel geführt werden.

Im Bestand wäre bei einer Zufahrt über den Giesinger Berg die Maximalsteigung von 4% eingehalten.

Bei der Tramausfahrt vom unterirdischen Kreisverkehr zur Silberhornstraße würde die Rampenlänge jedoch bis direkt zum Tegernseer Platz reichen, bzw. umgekehrt vom Tegernseer Platz bei der Trameinfahrt in der Ichostraße. Trotzdem sind die Steigungen in beiden Straßen über den geforderten 4%. Alle Nebenstraßen, Gebäude und die Bushaltestelle auf diesem Streckenabschnitt könnten nicht mehr angefahren werden.

Die Trambahn würde im unterirdischen Kreisverkehr aus Platzgründen im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt werden müssen. Aus Verkehrssicherheitsgründen muss bei einer Durchfahrt im Tunnel die Trambahn ohne den Kfz-Verkehr geführt werden. Das bedeutet, dass vor dem Tunnel die Ampelanlage auf Rot schaltet und den Kfz-Verkehr anhält, sobald eine Trambahn kommt und bis diese durchgefahren ist. Dies

würde die Leistungsfähigkeit noch weiter beeinträchtigen.

In den Spitzenstunden würde die Trambahn mit dem Kfz-Verkehr im Stau stehen.

## **2.6 Vorhandene Straßenbreiten im Bestand versus benötigte Breiten bei Tunnelplanung**

Der aus verkehrsplanerischer Sicht zur Verfügung stehende vorhandene Raum inkl. Geh- und Radwege beträgt im Bestand:

- Silberhornstraße: 22,35m
- Martin-Luther-Straße: 18,80m
- Giesinger Berg: 17,95m

In Kapitel 2.4 wurde in der Schemaskizze für Tunnelquerschnitte (EABT Bild 5) gezeigt, dass 9,50m lichte Breite für den Kfz-Verkehr notwendig sind.

Für die Tunnelmauern müssten jeweils mindestens 1,00m gerechnet werden.

Seitlich der Fahrbahn würden auf beiden Seiten die Rampen für den Fuß- (2,50m) und Radweg (2,30m) plus Absturzsicherung (0,50m) mit einer Gesamtbreite von 5,30m verlaufen. Fuß- und Radverkehr darf nicht durch den Tunnel geführt werden. Entsprechende Markierungen sind vorzusehen.

Die Fuß- und Radwegrampen auf den „Giesinger Kirchplatz“ müssten auch für den Brandschutz diese Breiten aufweisen, siehe Kapitel 4. Alle Gebäude auf der Ebene des oberen Platzes müssen für einen Einsatz erreichbar sein, dies ginge dann nur noch über die Rampen.

Die benötigte Gesamtbreite wäre 22,10m.

Es würden am Giesinger Berg 4,15m und in der Martin-Luther-Straße 3,20m Straßenraum fehlen, der aktuell nicht vorhanden ist.

Ein Tunnelbau ist also auch aus Gründen des nicht vorhandenen Straßenraums nicht möglich.

Mit einer Maßnahme dieser Größenordnung wäre der Giesinger Berg für mehrere Jahre komplett für den Verkehr (Kfz, Rad, Fuß) zu sperren. An den Ausweichrouten (u.a. Candidberg, Nockherberg) dürften in dieser Zeit keine Sanierungen oder Umbauten stattfinden.

## **3. Stellungnahme des Baureferats**

### **3.1 Machbarkeit eines unterirdischen Kreisverkehrs**

Eine baulich-technische Machbarkeitsstudie wäre erst dann zu beauftragen, wenn gemäß Kapitel 2 entgegen der derzeitigen Einschätzung eine grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit gegeben sein sollte und eine darauf aufbauende verkehrstechnische Untersuchung zu einem positiven Ergebnis käme.

Aufgrund der Haushaltslage und dem Ziel der Klimaneutralität sind aus Sicht des Baureferats Machbarkeitsuntersuchungen für Betonbauwerke dieser Dimension nur für verkehrlich und städtebaulich eindeutig sinnvolle sowie für die Mobilitätsstrategie 2035 notwendige Maßnahmen vertretbar.

Von einer weiteren Untersuchung zum „Giesinger Kirchplatz“ wären mehrere Vorhaben des Baureferats betroffen.

Folgende laufende Projekte wären von o.g. Untersuchungen betroffen und müssten ggf. zurückgestellt werden:

### **3.1.1 Sachstand Brücke Giesinger Berg**

Mit dem Beschluss „Neubau Fuß- und Radwegbrücke Giesinger Berg“ (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 07955) vom 06.12.2022 hat der Stadtrat beschlossen, dass die Entwurfsplanung zur Brücke erstellt wird und das Ergebnis zur Projektgenehmigung vorgelegt wird.

Eine Brücke am Giesinger Berg zwischen Heilig-Kreuz-Kirche und Lutherkirche soll, als Lückenschluss zwischen dem Gasteig im Stadtteil Haidhausen und dem Stadtteil Harlaching, eine durchgehende Fuß- und Radfahrverbindung entlang der Isar bzw. des Isar Hochufers ermöglichen. Die neue Brücke soll von der Straße „Am Bergsteig“ auf dem Plateau der Heilig-Kreuz-Kirche, über die Giesinger Berg Straße, zur Bergstraße an der Isarhangkante nördlich der Lutherkirche geführt werden. Die geplante Brücke ist Teil einer Radverkehrsnebenroute und schafft eine sichere und barrierefreie Querung im Bereich der stark befahrenen Kreuzung Martin-Luther-Straße/Silberhornstraße/Ichostraße/Giesinger Berg.

Aufgrund der komplexen Standortsituation mussten neben der eigentlichen technischen Untersuchung umfangreiche naturschutzfachliche und denkmalschutzrechtliche Untersuchungen durchgeführt werden (z. B. einjährige artenschutzrechtliche Kartierungen).

Dem Erscheinungsbild und so der architektonischen Gestalt des Brückenbauwerks kommen aufgrund des Einflusses mit direkter Sichtbeziehung auf die denkmalgeschützte Heilig-Kreuz-Kirche mit Terrassenstützmauer, Freitreppen und Brunnengrotte sowie Nischenbrunnen besondere Aufmerksamkeit zu. Die neue Brücke Giesinger Berg erlaubt Ausblicke auf ebendiese Denkmäler im Ensemble fernab des Verkehrsknotens.

Zugleich muss sich das Brückenbauwerk in die Isar-Hangkante des Landschaftsschutzgebietes „Isarauen“ behutsam einfügen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt der Bäume zu richten, insbesondere der artenschutzrechtlich relevanten Höhlenbäume.

Die lichte Durchfahrtshöhe des zukünftigen Brückenbauwerkes gewährleistet die Durchfahrt der im Nahverkehrsplan (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848 vom 03.03.2021) in Kategorie B eingestuften zukünftigen Trambahnlinie „Cityring“.

Die Projektgenehmigung wird dem Stadtrat im Herbst 2024 vorgelegt werden. Die Ausführung der Brücke Giesinger Berg ist ab Mitte 2025 mit Vorwegmaßnahmen Anfang 2025 vorgesehen.

Das Projekt findet breite Zustimmung der Bürgerschaft vor Ort, was durch die Bürgerversammlungsempfehlung „Danksagung zur Umsetzung des Bürgerprojekts „Brücke am Giesinger Berg“ (Empfehlung Nr. 20-26 / E 01459 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing am 24.10.2023) unterstrichen wird.

### **3.1.2 Sachstand Raumaufteilung Martin-Luther-Straße / Giesinger Berg**

Mit dem Beschluss „Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung Martin-Luther-Straße und Giesinger Berg“ (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 07398) vom 21.06.2023 hat der Stadtrat beschlossen, dass der Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße/Giesinger Berg/Ichostraße/Silberhornstraße radentscheidskonform ausgebaut werden soll.

In dieser neuen Planung erhalten alle vier Zufahrtsstraßen zum Kreuzungsbereich eine signalgesteuerte Überquerungsmöglichkeit sowohl für zu Fußgehende als auch für Radfahrende. Für die bessere Anbindung der Ichoschule wird auf der Südseite der Ichostraße zusätzlich ein Zweirichtungs-Radweg angeboten. Künftig kann also die Kreuzung in jeder Richtung problemlos, höhengleich und direkt gequert werden. Im Bestand ist die Querung der Kreuzung nur durch die nicht barrierefreie Unterführung möglich. Die Bestandskreuzung wird zudem enger gefasst. Insbesondere vor der Ichoschule entsteht neuer Raum für Fußgänger\*innen sowie zusätzliche Bäume.

Des Weiteren wurde das Baureferat mit dem oben genannten Beschluss beauftragt, die Radentscheidsmaßnahme am Giesinger Berg, in unmittelbarem Anschluss an den Knotenpunkt Ichostraße/Silberhornstraße/Martin-Luther-Straße, baulich umzusetzen. Diese beinhaltet insbesondere einer Verbreiterung der beidseitigen Radwege durch Reduzierung der Fahrbahn.

Die bauliche Umsetzung der dargestellten Maßnahmen ist ab dem Frühjahr 2025 geplant.

### **3.2 Sachstand Giesinger Grünspitz**

Zur Bewertung der Gesamtsituation hinsichtlich Grün- und Aufenthaltsflächen vor Ort ist aus Sicht des Baureferats die Maßnahme „Giesinger Grünspitz“ relevant.

Mit Beschluss zum Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße“ wurde das Baureferat zudem mit dem Ausbau der südlichen Teilfläche des Giesinger Grünspitz als öffentliche Grünfläche (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02530) beauftragt.

Der Giesinger Grünspitz als wichtiger sozialer Begegnungsort liegt ca. 200 Meter fußläufig vom genannten Knoten Martin-Luther-Straße/Giesinger Berg/Ichostraße/Silberhornstraße entfernt. Nach einem Informationstag mit Vorstellung des Gestaltungskonzepts am 29.04.2022 vor Ort hat der Bezirksausschuss am 17.01.2023 die Umgestaltung und Aufwertung des Grünspitz beschlossen.

Die genehmigten Planungen des Giesinger Grünspitz kombinieren staudenbepflanzte Grünflächen mit urbanen Elementen wie einer weiten Treppenanlage als Entrée, einem Aktionsraum mit Stadtmobiliar (Tischtennis, vielfältige Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen) und einem fließenden Übergang zum bestehenden, beliebten Kiosk und den Hochbeeten auf den Flächen des Kommunalreferats.

Der Baubeginn zur Umgestaltung und Aufwertung des Giesinger Grünspitz ist für Herbst 2024 geplant.

## **4. Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats HA IV - Branddirektion**

Der Giesinger Berg und die Martin-Luther-Straße sind für die Hilfsfrist relevante Straßen.

Die Umsetzung eines unterirdischen Kreisverkehrs darf die Befahrbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst nicht verschlechtern. Die Fahrzeiten dürfen nicht negativ beeinflusst werden.

Das bedeutet, dass eine entsprechende Dimensionierung der Fahrbahn erforderlich wäre, um bei Rückstau etc. ein Befahren mit Sondersignal zu ermöglichen.

Die Erreichbarkeit der über dem Kreisverkehr liegenden Gebäude ist weiterhin zu gewährleisten. Die notwendigen Flächen für die Feuerwehr (Zufahrten, Aufstellflächen und Bewegungsflächen) müssen auch weiterhin vorhanden sein.

## 5. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

### 5.1 Denkmalschutz

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat folgende Einschätzung abgegeben:

„Die Präsentation zur Behandlung der Petition „Giesinger Kirchplatz“ zeigt die von der Bürgerinitiative gewünschte Höherlegung des Giesinger Kirchplatzes. Diese beträfe nach derzeitigem Kenntnisstand die mit folgenden Texten in der Bayerischen Denkmalliste verzeichneten Baudenkmäler:

D-1-62-000-2871 Kath. Pfarrkirche Hl. Kreuz, ziegelsichtige Hallenkirche in neugotischen Formen in städtebaulich beherrschender Höhenlage auf Terrasse (siehe Giesinger Berg), mit hohem Westturm, von Georg Dollmann, 1866-86; mit Ausstattung.

D-1-62-000-2165 Terrassenstützmauer der Hl.-Kreuz-Kirche mit zwei Freitreppen und barockisierender Brunnengrotte als Quadermauerwerk mit Eckrustizierung, 1892/93; mit Gedenktafel für Straßenkorrektur, um 1900; Nischenbrunnen, von Richard Knecht, 1936.

Die Umsetzung der Maßnahme würde nach derzeitigem Kenntnisstand mit erheblichen Eingriffen/Substanzverlusten im Bereich der als Baudenkmal erfassten Terrassenstützmauer mit Freitreppen und barockisierender Brunnengrotte einhergehen.

Darüber hinaus würde die sich über der Terrasse wie auf einem Podest erhebende Kath. Pfarrkirche Hl.-Kreuz erheblich in ihrem überlieferten historischen Erscheinungsbild beeinträchtigt.

Aus denkmalfachlicher Sicht stehen einer Realisierung der Planung in der vorgeschlagenen Form daher gewichtige Gründe des Denkmalschutzes entgegen.“

Die Stellungnahme des Denkmalschutzes bezieht sich auf eine Variante ohne Berücksichtigung der Tram Cityring gemäß Schnitten und Skizzen aus der Petition, die eine Tramführung nicht unterstellt. Aufgrund der Führung der Trambahn im Tunnel wäre eine größere lichte Höhe im Tunnel erforderlich und der „Giesinger Kirchplatz“ würde noch höher liegen. Das jetzige Erscheinungsbild der Kirche auf einer erhöhten Terrasse wäre nicht mehr gegeben.

### 5.2 Internationale Bauausstellung Metropolregion München GmbH

In der Petition wird gefordert, dass das Projekt des „Giesinger Kirchplatzes“ in die Projektliste der Internationalen Bauausstellung aufgenommen werden soll. Daher wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als zuständiges Betreuungsreferat der Internationalen Bauausstellung Metropolregion München GmbH (IBA GmbH) eingebunden. Folgendes wurde mitgeteilt:

„Die IBA GmbH wurde zum Zweck der Verwaltung und Organisation der Internationalen Bauausstellung in der Metropolregion München gegründet.

Zu den wesentlichen Aufgaben gehört die Auswahl, Begleitung und Unterstützung von IBA-Projekten zur Planung, Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung zukunftsweisender Mobilität und räumlicher Entwicklung im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Metropolregion München. Eine operative und wirtschaftliche Umsetzung von Bau- und anderen Projekten ist nicht Aufgabe der Gesellschaft.

Die IBA GmbH kann daher zwar nicht mit Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt werden, da dies nicht Bestandteil der gesellschaftlich festgelegten Zweckverfolgung ist. Im Rahmen des Satzungszwecks darf die Gesellschaft derartige Projekte jedoch ideell begleiten.

Demnächst ist ein allgemeiner Projektauftrag der IBA GmbH vorgesehen, zu dem



Projektideen für die Entwicklung der Räume der Mobilität in der Metropolregion München angemeldet werden können. Hier ist es grundsätzlich möglich, dass die Bürgerinitiative „Giesinger Kirchplatz“ ihr Vorhaben als Projektidee bei der IBA GmbH einreichen kann.

Die finale Bewertung und Entscheidung darüber, welche Ideen und Vorschläge als Projekte der Internationalen Bauausstellung aufgenommen werden sollen, obliegt der Entscheidung der IBA GmbH und ihren Gesellschaftern.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat insofern keine direkte Entscheidungsbefugnis, welche konkreten Projekte für die Internationale Bauausstellung ausgewählt werden.“

Darüber hinaus konkretisiert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hinsichtlich Finanzierungsmöglichkeiten durch die IBA GmbH: „Bei der IBA GmbH handelt es sich um eine interkommunal getragene Gesellschaft, an der die Landeshauptstadt München aktuell mit rd. 63,38 % unmittelbar am Stammkapital beteiligt ist. Weitere Gesellschafter sind der Landkreis München mit 14,08 % sowie der Landkreis Freising, die Stadt Augsburg und die Stadt Ingolstadt mit jeweils 7,04 % und der Europäische Metropolregion München e.V. mit 1,41 %.

Mit Beschluss vom 20.09.2023 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 10134) wurde die Gründung der IBA GmbH beschlossen. In diesem Beschluss wurde unter anderem auch die strategische Zielsetzung der Gesellschaft seitens der Gesellschafterin Landeshauptstadt München festgelegt. Entsprechend der strategischen Zielsetzung aller Gesellschafter lautet der im Gesellschaftsvertrag festgelegte Gegenstand des Unternehmens wie folgt:

„Zweck der Gesellschaft ist ausschließlich im Rahmen der öffentlichen Zweckverfolgung und des eigenen Wirkungskreises und Aufgabenbereichs der Gesellschafter\*innen die Verwaltung und Organisation der Internationalen Bauausstellung (IBA) in der Metropolregion München einschließlich der Begleitung und Unterstützung von Projekten zur Planung, Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung zukunftsweisender Mobilität und räumlicher Entwicklung in der Metropolregion München. Die allgemeine Wirtschaftsförderung sowie die operative und wirtschaftliche Umsetzung von Bau- und anderen Projekten, welche auf die IBA zurückgehen oder im Zusammenhang mit dieser entstehen, ist nicht Aufgabe der Gesellschaft. Im Rahmen des Satzungszwecks darf die Gesellschaft derartige Projekte jedoch ideell begleiten und unterstützen. Die Gesellschaft nimmt nicht am allgemeinen Markt teil.“

Die finanziellen und personellen Kapazitäten sowie der festgelegte Gegenstand und Zweck der IBA GmbH beruhen auf der vorgenannten strategischen Zielsetzung aller Gesellschafter. Es ist der IBA-GmbH daher mangels entsprechender Ressourcen nicht möglich, Machbarkeitsstudien zu finanzieren. Weiterhin umfasst der interkommunale Auftrag auch keine operative und wirtschaftliche Umsetzung von Bau- und anderen Projekten, sodass die IBA GmbH nicht mit der Durchführung von Machbarkeitsstudien beauftragt werden darf.“

## **6. Klimaprüfung**

Die Durchführung einer Machbarkeitsstudie ist aus Sicht der Klimaschutzprüfung nicht klimaschutzrelevant, da es sich um Planungstätigkeiten handelt.

Das in der Machbarkeitsstudie zu untersuchende Vorhaben ist, begründet durch den erheblichen Einsatz von Beton zur Realisierung des Tunnelbauwerks, als negativ klimaschutzrelevant zu bewerten.

Der Einfluss auf den Modal Split des möglichen Vorhabens kann seitens Klimaschutzprüfung nicht bewertet werden. Jedoch sind die laufenden Parallelprojekte zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs aus Sicht der Klimaschutzprüfung zu priorisieren.

## **7. Entscheidungsvorschlag**

Im Vorfeld einer möglichen Machbarkeitsstudie wurde von den fachlich zuständigen Referaten Stellungnahmen eingeholt, die aus Sicht der jeweiligen Fachabteilungen bei einer Machbarkeitsstudie bzw. einer Umsetzung der Petition zu berücksichtigen sind.

Besonders zu beachten sind folgende Punkte:

- Die zur Verfügung stehenden Straßenbreiten sind nicht ausreichend für eine Tunnelführung.
- Eine Tunnelsicherheit (Brandschutz, Entfluchtung, Entrauchung, ...) erscheint unter den Rahmenbedingungen nur mit enormem, unverhältnismäßigem Aufwand herstellbar.
- Die vom Stadtrat beschlossene Trassenfreihaltung der Tram Cityring müsste aufgegeben werden.
- Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsflusses würde sich gravierend verschlechtern und sich dabei auch negativ auf die beschleunigten Linien des ÖPNV auswirken.
- Der Denkmalschutz hat gewichtige Gründe gegen eine weitere Planung und den Bau.

Die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie kann aus Sicht der Verwaltung eindeutig nicht befürwortet werden.

### **Einbindung städtische Dienststellen**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat, sowie die Branddirektion des Kreisverwaltungsreferates haben nach Abgabe einer Stellungnahme den Beschluss mitgezeichnet.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

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

Die beteiligten Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 17 und 18 werden einen Abdruck des Beschlusstextes erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

**II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Aus den in der Vorlage dargestellten Gründen wird keine Machbarkeitsstudie zur Neugestaltung eines „Giesinger Kirchplatzes“ beauftragt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Initiator der Petition das Ergebnis der Stadtratsbefassung mitzuteilen.
3. Der Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

mit der Bitte um Kenntnisnahme

**V. Wv. Mobilitätsreferat**

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 17
4. An den Bezirksausschuss 18
5. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
6. An das Baureferat
7. An die Stadtwerke München – GmbH
8. An das Kommunalreferat
9. An das Kreisverwaltungsreferat - Branddirektion
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
12. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
13. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
14. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
15. An das Mobilitätsreferat – GL5
16. An das Mobilitätsreferat – GB2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.13  
Zum Vollzug des Beschlusses

**Am.....**

**Mobilitätsreferat, Beschlusswesen**