

Telefon: 0 233-24058
0 233-61560
0 233-22482
Telefax: 0 233-98924058
0 233-61545
0 233-24238

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HAII-57
PLAN-HAII-11

Baureferat
Ingenieurbau

Neuer Steg über die Isar in Höhe der Klenzestraße „Klenzesteg“

- Rahmenbedingungen und Erfordernisse
- Auslobung eines Wettbewerbes

Anträge

- a) Ideenwettbewerb Klenzesteg
Antrag Nr. 08-14 / B 01273 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 2
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 29.01.2008
- b) „Klenzesteg“ – Fußgängersteg über die Isar
Antrag Nr. 02-08 / B 02924 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5
Au-Haidhausen vom 20.02.2008
- c) Klenzesteg – neue Fußgänger- und Radwege-
brücke über die Isar auf Höhe der Klenzestraße
schaffen
Antrag Nr. 08-14 / A 00540 der
Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen/RL vom
26.01.2009
- d) Erweiterung des Untersuchungsauftrages
zur Planung des Klenzesteges
Antrag Nr. 08-14 / B 02211 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5
Au-Haidhausen vom 16.06.2010

Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 07234

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 00540
2. Antrag Nr. 08-14 / B 01273
3. Antrag Nr. 02-08 / B 02924
4. Antrag Nr. 08-14 / B 02211
5. Lageplanausschnitt
6. Auslobungstext

Beschluss in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und des Bauausschusses vom 13.07.2011 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentinnen

A) Anlass und Beauftragung

Im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2007 "Bündnis für Ökologie; Leitprojekt 2: Mehr Platz für den Umweltverbund, Teilprojekt Stadtviertelkonzept Nahmobilität für den Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt" ist unter anderem die Neuanlage eines Fuß- und Radstegs über die Isar in Verlängerung der Klenzestraße als vom Baureferat und Kreisverwaltungsreferat zu prüfende Maßnahme enthalten. Ergänzend wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in diesem Beschluss beauftragt, die umsetzbaren Maßnahmen bei zukünftigen Planungen (Verkehrsplanung, Stadtplanung) zu berücksichtigen.

Im Folgenden erging ein Antrag Nr. 08-14 / A 00540 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL zur Beauftragung des Baureferates, einen Wettbewerb für eine neue Fußgänger- und Radwegebrücke über die Isar auf Höhe der Klenzestraße („Klenzesteg“) auszuloben und den Klenzesteg für das nächste Mehrjahresinvestitionsprogramm anzumelden. Der Antrag erstreckte sich darüber hinaus, das Baureferat zu beauftragen, im Zuge des nächsten Renaturierungsabschnittes der Isar nördlich der Wittelsbacherbrücke, dessen Bau im Februar 2009 beginnen sollte, die geplante Weideninsel so anzulegen und zu befestigen, dass später ein Brückenpfeiler integriert werden könne.

Der Antrag wurde mit Beschluss des Bauausschusses „Fuß- und Radwegebrücken in München“ vom 17.11.2009 aufgegriffen.

Zudem wurde durch den o.g. Beschluss des Bauausschusses das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, den städtebaulichen und verkehrsplanerischen Bedarf zu klären, die Anforderungen an eine Integration einer Brücke in das Ensemble Isarraum, insbesondere im Hinblick auf die Belange Landschaftsbild, Denkmal- und Landschaftsschutz sowie auf die Biotope, darzustellen und einen Beschluss herbeizuführen.

Weiterhin wurden in dem o.g. Beschluss des Bauausschusses die Anträge Nr. 08-14 / B 01273 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 2 und Nr. 02-08 B / 02924 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 aufgegriffen.

In diesen Anträgen werden insbesondere die Gründe für eine Realisierung des „Klenzesteges“ dargelegt sowie die Durchführung eines Wettbewerbes gefordert. Nähere Ausführungen können den Anlagen 2 und 3 entnommen werden.

Am 16.06.2010 erging ein weiterer Antrag Nr. 08-14 / B 02211 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 (Anlage 4) in welchem die Untersuchung über die Machbarkeit des Klenzesteges um den Aspekt „Vorteile für die Erholungsmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt, der Ludwigs- und Isarvorstadt“ erweitert werden soll.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 10 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (GeschO)) gemeinsam mit dem Bauausschuss (gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 1 GeschO).

B) Rahmenbedingungen und Erfordernisse

1. Darstellung des Projekts

Entsprechend dem Beschlusses des Bauausschusses vom 17.11.2009 sowie den o.g. Anträgen werden im Folgenden die Erfordernisse und Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Errichtung eines Steges über die Isar in Höhe der Klenzestraße aufgezeigt:

1.1 Neuer Steg für den Fuß- und Radverkehr über die Isar in Höhe der Klenzestraße

Bei der geplanten Brücke über die Isar handelt es sich um einen als Fuß- und Radwegverbindung genutzten Steg über die Isar, der zwischen Reichenbach- und Wittelsbacherbrücke über den Fluss führt. Der Isarraum mit den Hochwasserwiesen steht hier unter Landschaftsschutz. Er wird links- und rechtsseitig von dem Großbaumbestand der Hochwasserdeiche geprägt. Der im Rahmen des Isar-Plans neu gestaltete Fluss ist in diesem Bereich aufgeweitet und durch einen Nebenarm mit einer Weideninsel gestaltet. Der geplante Steg würde vom westlichen Deich in Höhe der Klenzestraße und nördlich

der Weideninsel über den Fluss zum östlichen Deich führen. Von dort sind die Isarwiesen und der Stadtteil Au direkt erreichbar. Alle Wegebeziehungen könnten barrierefrei geführt werden. Der neue Steg würde eine neue Stadtviertelverknüpfung, Stadtbezirk 5 Au – Haidhausen, über die Kolombus-/ Eduard-Schmid-Straße zur Klenze-/ Westermühlstraße, Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt und weiter bis zur Innenstadt leisten. Auch die Erreichbarkeit der neu gestalteten Isarfreiräume würde sich von den grünflächenarmen Wohngebieten im Glockenbachviertel deutlich verbessern und damit eine die Stadtviertel verbindende Funktion übernehmen.

Im Folgenden ist der Planungsbereich und sein Umfeld dargestellt. Details zur Situation und zum Baumbestand können der Anlage 5 entnommen werden.



1.2 Isar-Plan und neuer Steg

Neue Flussquerungen wurden schon in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts gefordert und in den Isar-Plan aufgenommen. Hierzu zählt auch die Isarquerung in Höhe der Klenzestraße, die insofern bereits in der Wettbewerbsauslobung zum innerstädtischen Isarabschnitt zwischen Braunauer Eisenbahn- und Corneliusbrücke behandelt wurde, als dargestellt werden sollte, wie ein möglicher Steg an dieser Stelle mit der neu zu gestaltenden Isar korrespondiert. In diesem Wettbewerb wurde der so genannte Klenzesteg dargestellt und prinzipiell nachgewiesen, dass ein neuer Steg nach Realisierung der Isarrenaturierung im Bereich der Weideninsel möglich ist.

2. Begründung des neuen Stegs und Anforderungen

2.1 Verkehrliche Aspekte

Die in diesem Stadtraum vorhandenen Isar-Übergänge Wittelsbacherbrücke und Reichenbachbrücke sind gemäß ihrer Funktion im Verkehrsentwicklungsplan örtliche Hauptverbindungsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Sie weisen eine erhebliche Verkehrsbelastung von 36.000 Kfz/24h bzw. 22.000 Kfz/24 h auf. Aus diesem Grund sind dort für den Radverkehr auch baulich von den Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs getrennt ausgebildete Radwege vorhanden, die höhengleich mit den Fußwegen über die Brücken führen. Die Wittelsbacherbrücke und die Reichenbachbrücke zählen zu den Haupt-Radverbindungen (Wittelsbacherbrücke Nebenroute, Reichenbachbrücke Hauptroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr) mit zeitweise über 1.000 Radfahrern in 24 Stunden. Die beiden Brücken sind etwa 840 m voneinander entfernt und stellen für den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich die einzigen Übergänge über die Isar dar. Sie sind damit auch die einzigen Zugänge zu den flussbegleitenden Wegen, Hochwasserwiesen und Flussufern der Ostseite.

Ein neuer Steg zwischen den genannten Brücken würde die Fahrradnebenroute aus der Westermühlstraße an die Fuß- und Radwege auf der Ostseite der Isar anschließen und so eine immissionsfreie Alternativroute über die Isar sowie eine attraktive Stadtviertelverbindung für Radfahrer und Fußgänger schaffen.

Am Westufer ist zwischen der Reichenbach- und der Wittelsbacherbrücke derzeit keine Fußgängerfurt zur Querung der Wittelsbacherstraße vorhanden. Zu einer verbesserten Anbindung an das Stadtviertel in Höhe Klenzestraße wäre eine gesicherte Querung mit einer Lichtsignalanlage erforderlich. Etwas südlich ist auch eine Bushaltestelle vorhanden. Eine neue Signalanlage würde eine gesicherte Querung für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen und die derzeitige Gefahrensituation aufheben. Zudem könnte nach Auskunft des Kreisverwaltungsreferates die Lichtsignalanlage des Überweges so mit der vorhandenen Lichtsignalanlage am Baldeplatz koordiniert werden, dass der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs auf der Isar-Parallele keine Einschränkungen erfährt.

Eine Prognose des künftigen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen auf der Wittelsbacher- und Reichenbachbrücke, bzw. wie sich die künftige Frequentierung des Klenzesteges auswirken würde, ist gegenwärtig nicht möglich. Es handelt sich hier sowohl um isarüberschreitende Verbindungsverkehre in Ost-West-Richtung mit ganz verschiedenen Quell- und Zielpunkten als auch um Ausflugsverkehre zur Isar. Auch spontane Entscheidungen bei der Trassenwahl bei Freizeitfahrten spielen eine Rolle, die nicht entsprechend eingeschätzt werden können.

Die nutzbare Breite des Stegs zwischen den Geländern muss mindestens 4 m betragen. Eine Trennung der Verkehrsbeziehungen in einen Zwei-Richtungs-Radweg und einen Fußweg ist nicht vorgesehen. Es wird von einem durch Fußgänger genutzten Steg ausgegangen, der im Mischverkehr auch von Radfahrern mit benutzt werden kann.

Braunauer Eisenbahnbrücke und Klenzesteg:

Im o.g. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2007 "Bündnis für Ökologie; Leitprojekt 2: Mehr Platz für den Umweltverbund, Teilprojekt Stadtviertelkonzept Nahmobilität für den 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt" ist die Braunauer Eisenbahnbrücke als langfristige Maßnahme enthalten.

Es bestehen derzeit noch eine Reihe von vertraglichen und technischen Schwierigkeiten bzw. offenen Fragen, insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Kosten einer Übernahme von der Deutschen Bahn, der Instandsetzungsarbeiten des stark korrodierten Stahlfachwerkes, des Lärmschutzes gegenüber dem Südring und der Lösung barrierefreier Zugänge zur Braunauer Eisenbahnbrücke.

Im Ausführungsbeschluss zum Isar-Plan hat das Baureferat in der Sitzungsvorlage Nr. 08- 14 / V 05284 vom 19.10.2010, Ausführungsgenehmigung für den Bauabschnitt 7 Nord, hierzu Folgendes ausgeführt:

„Nachdem die Vollversammlung des Stadtrates am 24.03.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03945) zur „Ertüchtigung des Bahnknotens München: 2. S-Bahn-Stammstrecke“ den Beschluss gefasst hat, dass ein oberirdisch verlaufender S-Bahn-Südring keine verfolgenswerte Alternativlösung zum 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel darstellt, würde - vorbehaltlich des Klärungsbedarfes bezüglich der Finanzierung und der planungsrechtlichen Verfahren zum 2. S-Bahn-Stammstreckentunnel - einer Vertiefung der Fragen zu einer möglichen längerfristigen Nutzung der Braunauer Eisenbahnbrücke nichts Grundsätzliches mehr entgegenstehen. Das Baureferat schlägt daher vor, mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die verkehrsplanerischen Aspekte bezüglich des Standortes der Braunauer Eisenbahnbrücke abzustimmen und vertiefende Gespräche mit DB Netz zu führen sowie weitere technische Untersuchungen durchzuführen. Das Baureferat beabsichtigt, über die Ergebnisse dem Stadtrat zu gegebener Zeit zu berichten.“

Es ist anzumerken, dass eine attraktive Fuß- und Radwegverbindung in Höhe der Braunauer Eisenbahnbrücke durch ihre stadtteilübergreifende Bedeutung für den

Radverkehr, gesamtstädtisch gesehen, zwar einen höheren Verkehrswert als der Klenzesteg aufweisen würde.

Die geplante Querung der Isar in Höhe der Braunauer Eisenbahnbrücke stellt für den Fuß- und Radverkehr räumlich wie funktional jedoch keine Alternative zum Klenzesteg dar. Die Braunauer Eisenbahnbrücke liegt ca. 1.000 m südlich der vorliegend zu untersuchenden Querung bzw. etwa 700 m südlich der Wittelsbacher Brücke und stellt keine Verbesserung der Erreichbarkeit der östlich gelegenen Erholungsfreiflächen der Isar für die Bewohnerinnen und Bewohner des Glockenbachviertels auf dieser Höhe dar. Im Ergebnis wird daher die Errichtung eines Stegs für den Fuß- und Radverkehr über die Isar in Höhe Klenzestraße aus verkehrlicher Sicht befürwortet, da er die Erreichbarkeit des Isarraums für die Bewohnerinnen und Bewohner des Glockenbachviertels deutlich verbessert und diesen Bereich durch kürzere Wegstrecken zur renaturierten Isar qualitativ aufwertet. Zudem wird eine neue attraktive Stadtviertelverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt und dem Stadtbezirk 5 Au - Haidhausen hergestellt.

2.2 Stadt- und Landschaftsbild, Denkmalschutz

Im Abschnitt zwischen Wittelsbacher- und Reichenbachbrücke verläuft die Isar deutlich vertieft gegenüber den begleitenden Hochwasserdeichen und den sich nach Osten anschließenden Uferwiesen.

Der östliche Hochwasserdeich ist alleeartig mit alten Bäumen überstellt, die eine feste Raumkante erzeugen. Das gleiche gilt für das westliche Ufer, wo zusätzlich ein Saum aus Altbäumen und Uferbewuchs bis ans Wasser der Isar reicht, gelegentlich überragt von Gebäuden der dahinter liegenden Bebauung entlang der Wittelsbacherstraße.

Im Süden prägt die Wittelsbacherbrücke, im Norden die Reichenbachbrücke den Raum. Am Westufer ragt die Maximilianskirche mit ihren abgeflachten Türmen und dem hochgezogenen Mittelschiff in den Isarraum, in der Raumachse nach Norden überragt und dominiert der Turm des Deutschen Museums als städtebaulicher Hochpunkt das Landschaftsbild.

Der geplante neue Verbindungssteg würde insbesondere mit seinem west-isarseitigen Bezug zur Klenzestraße an das klassische Thema der stadtteilverbindenden Brücken, die sie sich in München vor allem im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert entwickelt haben, anknüpfen. Besonderes Augenmerk verdient hier das große Sichtfeld im Isarraum zwischen Wittelsbacherbrücke und Reichenbachbrücke in eine Längenausdehnung von etwa 840 m, das durch den Fluss, den Baumbestand der Deiche, das Hochwasserbett und die baumbestandene Weideninsel gegliedert wird. Der neue Steg würde diesen Bereich queren, jedoch in deutlichem Abstand zu den vorhandenen historischen Brückenbauwerken und in plastisch deutlich geringerer Ausprägung.

Sowohl von den beiden vorhandenen Brücken als auch vom Hochwasserbett selbst aus wären die Sichtbeziehungen auch nach Errichtung eines Steg weiter gegeben. Der neue Steg würde zusätzlich für die Benutzerinnen und Benutzer ein neues Landschaftserleben des Isarraums und neue Blickachsen nach Norden und Süden ermöglichen.

Aus den vorhandenen Gegebenheiten ist zu folgern, dass sich der neue Steg formal nicht an die bekannten steinernen und geradlinigen Brücken anlehnen, sondern einen eigenen Charakter aufweisen und nicht in Konkurrenz zu den bestehenden Brücken in Erscheinung treten sollte. Der neue Steg sollte sich in einer den Grünraum reflektierenden Art und Weise als eine eigenständige moderne jetztzeitliche Lösung anbieten und sich in den hier besonders prägnanten Isarraum in überzeugender Weise einfügen. Da anzunehmen ist, dass ganz unterschiedliche Brückentypen die genannten Anforderungen erfüllen könnten, ist die Frage der Ausprägung, Wirkung und Einbindung in den Landschaftsraum im weiteren Verfahren zu visualisieren.

2.3 Landschafts- und Naturschutz

Der neue Steg liegt im Landschaftsschutzgebiet Isarauen. Bei dem Vorhaben ist eine sensible und möglichst schonende Einbindung in den Landschaftsraum erforderlich. Im Bereich des westlichen und des östlichen Hochwasserdeichs sind kartierte Biotop vorhanden.

Am Westufer (Biotop M 183-004) besteht die auf der Böschung und im Uferbereich vorhandene Vegetation aus alten Silberweiden mit Stammdurchmessern bis 1,30 m, Pappeln bis 2,00 m und Spitzahornen sowie einer ausgeprägten Strauch- und Krautschicht. Diese Vegetationsstruktur mit den teilweise überfluteten Uferbereichen, die ein schmales Band einer Auenvvegetation ausbilden, sind wesentlicher Bestandteil des Biotopverbundes entlang der Isar.

Auf der Deichkrone verlaufen der Fuß- und der Radweg. Die Linden-Reihen der Allee an der Wittelsbacherstraße stocken auf 1,50 m breiten Rasenstreifen beiderseits des Radweges. Die meisten Bäume haben Stammdurchmesser um 0,50 m. Einzelne Altbäume erreichen 0,90 m. In Lücken wurden jüngere Bäume nachgepflanzt.

Am Ostufer, in Höhe der ehemaligen Stadtgardendirektion, befinden sich Teile eines Biotopkomplexes (Biotop M 283-002). Es handelt sich um Biotopstrukturen im Bereich der Böschungen des Hochwasserdeichs mit wertvollem Altbaumbestand. Es dominieren Linden in alleeartiger Prägung entlang der Deichschulter und Silberweiden, Eschen und Ahorne an den Böschungsfanken.

Die kartierten Biotopflächen des West- und Ostufers sind Teil eines durchgehenden Biotop-Vernetzungsbandes im Isarraum.

Auch der im Hinblick auf die ökologische Qualität durch die Isarrenaturierung deutlich verbesserte aquatische Bereich der Isar selbst mit dem Nebengerinne und die periodisch überfluteten Kiesflächen der Ufer stellen wertvolle Lebensräume dar.

Insgesamt soll eine den wertvollen Biotopbestand schonende Planung verfolgt werden und die für die Wirkung der „grünen Großbaumkulisse“ des Raums unbedingt zu erhaltenden Altbäume (in der Mehrzahl Linden) sollen als Planungsrahmen aufgenommen

werden. Besondere Bedeutung muss auf die Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in die Biotopstrukturen an den beiden Ufern gelegt werden und nicht zu vermeidende Eingriffe müssen möglichst schonend erfolgen. Das heißt, dass keine Anrampungen böschungsparell erfolgen dürfen, die massive Verluste von wertvollem Baumbestand zur Folge hätten. Dies spielt insofern eine Rolle, da der Baumbestand auch Platz für Höhlen und Nester bieten könnte. Der Biotopverbund muss jedoch weiter gesichert und für die Eingriffe müssen entsprechende Ausgleichs geschaffen werden. Im weiteren Verfahren sind auch die artenschutzrechtlichen Fragestellungen zu beachten und entsprechende Lösungen zu finden.

Eine notwendige Beleuchtung des Stegs sollte wegen der örtlichen Fauna (Insekten, Fledermäuse, etc.) als nur „orientierende“ Beleuchtung ausgeführt werden, wie sie in Landschaftsschutzgebieten in München Standard ist.

2.4 Erholungsrelevante Aspekte

Das Glockenbachviertel ist mit mehr als 200 Einwohnern/ha eines der am dichtesten bewohnten Stadtviertel in München. Gleichzeitig weist es relativ geringe Naherholungsmöglichkeiten auf. Das Westufer der Isar wurde im 19. Jahrhundert durch eine alleeprägte Promenade, der Bereich bis zum Flussufer als nicht begehbarer Steilböschung ausgeführt. Es sind deshalb am Westufer der Isar heute nur ein schmales wegeprägtes Grünband und eine Steilböschung zum Fluss und somit keine Aufenthalts- und Naherholungsmöglichkeiten am Wasser vorhanden. Zugänge und Erreichbarkeit der neu gestalteten Uferbereiche und Isarwiesen am Ostufer, die zudem noch innerhalb des Stadtbezirks 2 Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt liegen, sind deshalb besonders wichtig. Der Abstand zwischen Wittelsbacher- und Reichenbachbrücke beträgt ca. 840 m. Bei einer Lage des zukünftigen Stegs in Höhe der Klenzestraße würde der Abstand zur Reichenbachbrücke ca. 490 m und zur Wittelsbacherbrücke ca. 350 m betragen. Dies würde eine Verkürzung und qualitative Aufwertung der Erreichbarkeit der Isar für viele Bewohnerinnen und Bewohner des Glockenbachviertels mit sich bringen. Insbesondere auch für Personen mit kleinen Kindern und Personen mit Mobilitätseinschränkungen bedeutet die jetzige Situation, große Umwege über zudem verkehrlich und im Hinblick auf die Immissionssituation relativ stark belastete Brücken in Kauf nehmen zu müssen. Auch ist anzunehmen, dass Erholungssuchende, die die Hochwasserwiesen erreichen wollen, in Zukunft die qualitativ bessere Übergangsmöglichkeit des neuen Stegs nutzen werden. Sie würde kürzer und erlebnisreicher, frei von Kraftfahrzeugverkehr sein und würde direkt an die Hochwasserwiesen im Bereich der Weideninsel, einen der interessantesten Isarfreiräume führen. Die Erholungsqualität könnte somit schon mit dem Eintritt in den Steg, der über den Fluss führt beginnen und würde eine Betrachtung des Isarraums von der Brücke aus ermöglichen.

Im Einzugsbereich des geplanten Stegs wohnen nach Schätzungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zwischen der Fraunhoferstraße im Norden, der Pestalozzistraße im Westen und der Kapuzinerstraße im Süden etwa 12.600 Einwohnerinnen und Einwohner. Etwa 70 %, also ca. 8.800 Einwohnerinnen und Einwohner, würden aller Wahrscheinlichkeit nach den neuen Steg nutzen, wenn sie das östliche Isarufer erreichen wollen und damit deutlich kürzere Wegestrecken für den Hin- und Rückweg nutzen können. Begründet ist dieser relativ hohe Wert durch die günstige Erreichbarkeit des Stegs durch direkt auf den Steg zuführende Straßen des Glockenbachviertels. Die historische Ausrichtung des Quartiers und seiner Straßen steht in Beziehung zum Fluss. So beziehen sich viele dieser Straßen auf den Verlauf ehemaliger Bäche und Kanäle. Sowohl die Klenzestraße im Bereich zwischen Isar und Auenstraße als auch die Westermühlstraße folgen ehemaligen „Arbeitsbächen“ der Vorstadt und fördern somit heute die Erreichbarkeit des Isarraums und damit die direkte Anbindung an den neuen Steg.

Daneben ist anzunehmen, dass künftig Radfahrerinnen und Radfahrer, die in Nord-Süd-Richtung im Isarraum unterwegs sind, in Zukunft den neuen Steg als Quermöglichkeit nutzen werden.

Auch für die Schülerinnen und Schüler der Volksschule an der Wittelsbacherstraße, zum Teil mit Ganztagsbetreuung, die kaum Schulfreiflächen besitzen, würde eine direkte Anbindung an den Freiraum Isar eine erhebliche Verbesserung bedeuten. Diese Anbindung und Verkürzung der Wegstrecke zur Isar wurde von den Verantwortlichen der Schule in den letzten Jahren immer wieder gefordert.

2.5 Barrierefreiheit und Anschlüsse an das Wegesystem

Ein wichtiger Aspekt ist die Prämisse, die neue Verbindung barrierefrei zu errichten. Dies betrifft nicht nur den Steg selbst, sondern auch die notwendigen Anbindungen an das weiterführende Wege- und Grünsystem. Da der Steg den westlichen und östlichen Hochwasserdeich verbindet und höhengleich an die Deichkronen angeschlossen wird, kann hier eine barrierefreie Führung, d. h. ohne aufwändige lange Rampen, gewährleistet werden. Dies wird die Akzeptanz und den Gebrauch des Stegs sehr positiv beeinflussen.

Direkte Zu- und Abgänge von dem neuen Steg in das Hochwasserbett oder auf die Weideninsel sind nicht vorgesehen und auch aus Gründen des Hochwasser- bzw. Naturschutzes nicht möglich.

Im Westen, links der Isar, ist der Anschluss des Stegs in Höhe der Klenzestraße an den auf dem Hochwasserdeich entlang der Wittelsbacherstraße führenden Fußweg und den separaten Zwei-Richtungs-Radweg möglich. Eine verbesserte, sichere Querung der Wittelsbacherstraße und damit Anbindung an das Stadtquartier gegenüber dem derzeitigen Stand ist aus verkehrsplanerischer Sicht dort durch eine Lichtsignalanlage möglich und sinnvoll.

Bei der Organisation dieser Querung und seiner Verbindung zum neuen Steg sind sowohl

der Zwei-Richtungs-Radweg und der Fußweg entlang der Wittelsbacherstraße, als auch die notwendigen und dort möglichen Aufstellflächen zur Querung der Wittelsbacherstraße zu berücksichtigen.

Im Osten würde der Steg in Höhe der ehemaligen Stadtgardendirektion - heute Gartenbaustützpunkt des Baureferats - an den Hochwasserdeich und den auf der Deichkrone verlaufenden Fußweg anschließen. Von dort sind sowohl die Frühlingsanlagen, die neu gestalteten Isarufer und die weiterführenden Fuß- und Radwege erreichbar bzw. schließen direkt an. Die Anbindung des neuen Stegs vom Stadtquartier aus kann von der Schlotthauerstraße bzw. der Eduard-Schmid-Straße über die dort vorhandene Erschließungsstraße am Gartenbaustützpunkt geführt werden, die bereits bisher eine viel genutzte Anbindung des Isarraums von Osten darstellt. Auch der Anschluss an den isarparallelen Radweg im Hochwasserbett, der am Böschungsfuß des Deichs verläuft, ist von der Deichkrone ins Hochwasserbett über einen bereits vorhandenen Weg möglich.

Wie die Vermessung ergab, wäre der am Hangfuß des östlichen Hochwasserdeichs gegenüber den Hochwasserwiesen etwas erhöht verlaufende Radweg geringfügig abzusenken. Diese Anpassung der Höhenlage des Radwegs wäre im Bereich der Unterquerung des Stegs vorzunehmen, damit das Lichtraumprofil für den Radweg eingehalten werden kann. Dies wurde schon bei Radwegen unter anderen Brücken entsprechend praktiziert. Für die Bewirtschaftung des Gewässers und der Hochwasserwiesen (Feuerwehr und Unterhalt) ist entlang des Isarufers ein Bewirtschaftungsweg vorhanden, der ebenfalls in der Höhenlage etwas abgesenkt werden müsste, um eine durchgängige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Im Gegenzug sollte jedoch auch versucht werden, den neuen Steg innerhalb der Grenzen der Barrierefreiheit so weit anzuheben, dass möglichst wenig Anpassungen im Bereich des Radwegs in den Hochwasserwiesen erfolgen müssen.

2.6 Einhalten des Hochwasserschutzes

Wegen der Hochwasserereignisse und den daraus resultierenden Anforderungen müssten sowohl der Fluss als auch die Hochwasserwiesen überbrückt werden. Die Breite zwischen den Hochwasserdeichen beträgt hier etwa 150 m. Damit müsste der Steg auf einer Länge von etwa 90 m über den renaturierten Fluss und etwa 60 m über das östliche Hochwasserbett geführt werden. Gemäß dem Staatlichen Wasserwirtschaftsamt München wäre wegen des Bemessungshochwassers $HQ-100 = 1.100\text{m}^3/\text{s}$ die Unterkante des Steges 1,00 m höher zu situieren als der rechnerisch ermittelte Wasserstand bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis. Nach Ansicht des Staatlichen Wasserwirtschaftsamtes München stellen eine oder auch mehrere Stützen, die für den Steg erforderlich wären und im Fluss oder im Hochwasserbett gegründet werden müssten, keine Barriere für das Hochwasser dar.

Die zu planende Brücke muss in Bezug auf den Isarraum insbesondere den

Anforderungen des Hochwasserschutzes und des Landschafts- und Naturschutzes genügen. Damit würden im Falle einer Realisierung des Stegs wasserrechtliche und landschaftsschutzrechtliche Gestattungen erforderlich werden. Diese wären im Rahmen der weiteren Planungen zur Realisierung des Stegs vom Referat für Gesundheit und Umwelt als Untere Wasserrechtsbehörde federführend im Rahmen des erforderlichen wasserrechtlichen Verfahrens (Art. 20 Bayerisches Wassergesetz) zu erteilen. Die öffentlichen Verkehrsflächen sowie die Isarauen befinden sich vollständig in städtischem Besitz.

3. Fazit und weiteres Vorgehen

3.1 Fazit

Im Ergebnis und mit Verweis auf die bisherigen Ausführungen ist festzustellen, dass ein neuer Steg über die Isar in Höhe der Klenzestraße in Bezug auf die genannten Fragen und Bedarfe sinnvoll ist und einer großen Zahl von Bürgerinnen und Bürgern die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zum Isarraum und den neu gestalteten Isarufern deutlich verbessern würde. Zudem könnte durch den Steg eine neue, von Kfz-Verkehr unbelastete Querung der Isar erreicht und die Erlebnisqualität des Stadt- und Landschaftsraums gesteigert werden. Hinzu kommt die Stadtviertel verknüpfende Funktion, auch im Hinblick auf den Umweltverbund, zwischen dem Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und dem Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen.

Dabei kann die Einfügung in das Kulturlandschaftsensemble Isarraum erreicht werden, wenn es gelingt, einen filigranen Steg über den Fluss zu spannen, der die Anforderungen einer ästhetisch und funktional sinnvollen Ergänzung erfüllt und die Raum- und Blickbezüge beachtet. Eine barrierefreie Ausgestaltung des Stegs, die Erfüllung der technischen Anforderungen, insbesondere auch im Hinblick auf die Hochwasserereignisse sowie die Bewältigung der landschafts- und naturschutzrechtlichen Belange sind möglich und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

3.2 Weiteres Vorgehen

Zur Entscheidung bezüglich der Gestaltung des neuen Stegs und dessen Einbindung in den Landschafts- und Stadtraum (insbesondere im Hinblick auf Raum- und Sichtachsen) müssen konkrete Vorschläge erarbeitet werden, welche die genannten Anforderungen erfüllen. Entsprechende Vorschläge und Alternativen können am Besten durch einen Wettbewerb gewonnen werden.

Die Auslobung eines solchen Wettbewerbs erfolgt zuständigkeitshalber durch das Baureferat und wird im Rahmen dieses Beschlusses mit behandelt.

C) Wettbewerbsverfahren

Auf Grund der städtebaulichen und landschaftlichen Bedeutung des Standortes für eine neue Fuß- und Radwegbrücke über die Isar, den sog. „Klenzesteg“, schlägt das Baureferat vor, einen Wettbewerb durchzuführen. Die oben genannten Anforderungen sollen in die Wettbewerbsauslobung übernommen werden.

Der Wettbewerb soll als nicht offener, einstufiger Wettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe - RPW - auslobt und durchgeführt werden. Die Ausloberin wird, wenn die Aufgabe realisiert wird, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts, einem der Preisträger (Bewerbergemeinschaft) die für die Umsetzung des Wettbewerbsentwurfs notwendigen weiteren Planungsleistungen stufenweise übertragen.

Im Rahmen eines EU-weiten Bewerbungsverfahrens sollen 10 Bewerbergemeinschaften ausgewählt werden. Zusätzlich sollen 5 Bewerbergemeinschaften zugelassen werden. Wegen der interdisziplinären Aufgabenstellung soll die Bearbeitung durch Bewerbergemeinschaften, bestehend aus Architektinnen und Architekten, Tragwerkplanerinnen und -planern und Landschaftsarchitektinnen und -architekten erfolgen.

Die Gesamtkosten für den Wettbewerb belaufen sich auf ca. 200.000 €. Hierfür sind bisher weder im Finanzhaushalt 2011 (Investitionstätigkeit) noch im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2010-2014 entsprechende Mittel vorgesehen. Die notwendigen Finanzmittel für 2011 in Höhe von 100.000 € sowie eine Verpflichtungsermächtigung für 2012 in Höhe von 100.000 € werden durch die Stadtkämmerei bereitgestellt. Das Baureferat wird hierzu im Rahmen des Antragsverfahrens einen Deckungsvorschlag benennen. In diesen Kosten sind die Preisgelder (ca. 100.000 €), die Honorare für das Preisgericht, externe sachverständige Beraterinnen und Berater, die Vorprüfung, die Mieten für Räume und Stellwände und sonstigen Nebenkosten enthalten.

Der Bewerbergemeinschaft, die den Auftrag für weitere Planungsleistungen erhält, wird das ihr zuerkannte Preisgeld auf das Honorar angerechnet.

Das Ergebnis des Wettbewerbs wird öffentlich ausgestellt und dem Stadtrat bekannt gegeben werden. Mit dieser Vorlage wird dem Stadtrat dann auch ein Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Um belastbare Aussagen zu den Projektkosten und Folgekosten treffen zu können, ist als Nächstes der Wettbewerb durchzuführen. Nach Abschluss des Wettbewerbs müssen die Ergebnisse des Planungskonzeptes konkretisiert werden. Belastbare Kostenangaben sind erst auf der Grundlage der Entwurfsplanung möglich.

D) Stellungnahmen zu den Anträgen

1. Antrag Nr. 08-14 / A 00540 der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen/RL: Klenzesteg – neue Fußgänger- und Radwegebrücke über die Isar auf Höhe der Klenzestraße schaffen

Die Stadtratsfraktion Bündnis90/DieGrünen/RL beantragt das Baureferat zu beauftragen,

- a) einen Wettbewerb für eine neue Fußgänger- und Radwegebrücke über die Isar auf Höhe der Klenzestraße auszuloben,
- b) den Klenzesteg für das nächste Mehrjahresinvestitionsprogramm anzumelden und
- c) im Zuge des nächsten Renaturierungsabschnittes der Isar nördlich der Wittelsbacherbrücke die geplante Weideninsel so anzulegen und zu befestigen, dass später ein Brückenpfeiler integriert werden kann.

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Zu a): Diesem Punkt des Antrags wird entsprochen.

Zu b): Eine Anmeldung für das Mehrjahresinvestitionsprogramm kann nach Vorliegen entsprechender Kostenerkenntnisse, wie unter Punkt C dargestellt, erfolgen. Diesem Punkt des Antrags kann insofern nach Maßgabe des Vortrags entsprochen werden.

Zu c): Im Vortrag des Beschlusses des Bauausschusses vom 17.11.2009 wurde hierzu Folgendes ausgeführt: „Die vorliegende Ausführungsplanung steht einer Umsetzung der Querung in Höhe der Klenzestraße / Edlingerstraße (Hinweis: Gemeint war hier die Klenzestraße / Schlotthauerstraße) nicht im Weg. Ein Brückenpfeiler kann – je nach Lage und Ausformung – jederzeit in der Insel integriert werden, da hierfür in jedem Fall eine Tiefgründung erforderlich wird. Der unmittelbare Anschluss Brückenpfeiler – Insel wird mit Bau des Steges abschließend gestaltet. Durch die jetzige Realisierung dieses Bauabschnittes entstehen keine verlorenen Baukosten.“

Nach Abschluss der Bauarbeiten in diesem Isarabschnitt ergab sich kein geänderter Sachstand, so dass eine Integration eines Stegs jederzeit in der Weideninsel oder in deren Umfeld möglich ist.

Diesem Punkt des oben genannten Antrags wird damit entsprochen.

2. Antrag Nr. 08-14 / B 01273 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt: Ideenwettbewerb Klenzesteg

In diesem Antrag wird die Verwaltung gebeten, weiterhin einen Klenzesteg zu ermöglichen und einen Ideenwettbewerb für einen Klenzesteg durchzuführen, der eine

Visualisierung von Stegvarianten beinhaltet.

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Auf die besondere Bedeutung einer das Landschaftsbild und die naturschutzfachlichen Belange berücksichtigende Einbindung des Stegs in den Landschaftsraum Isar wurde in den obigen Ausführungen (siehe Abschnitt B) Nrn. 2.2, 2.3 und 3.1 im Vortrag der Referentinnen) bereits eingegangen. Dabei ist festzuhalten, dass eine Visualisierung der Wettbewerbsergebnisse in diesem Sinne als besonders wichtig angesehen wird.

Ergänzend bleibt anzumerken, dass die betroffenen Bezirksausschüsse am Wettbewerbsverfahren beteiligt werden, die Entscheidung, ob ein Steg gebaut werden soll, aber durch den Stadtrat erst nach dem Wettbewerbsverfahren getroffen wird. Dem oben genannten Antrag wird mit dem beabsichtigten Verfahren entsprochen.

3. Antrag Nr. 02-08 / B 02924 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 Au-Haidhausen:

„Klenzesteg“ – Fußgängersteg über die Isar

Der Antrag unterstützt die Forderung des Bezirksausschusses 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt nach dem Bau einer Fußgängerverbindung über die Isar im Bereich der Klenzestraße und fordert eine Machbarkeitsstudie für einen Fußgängersteg. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse soll ein Wettbewerb für die Umsetzung des Stegs ausgeschrieben werden.

Hierzu nimmt das Baureferat wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat sich in Abstimmung mit dem Baureferat entsprechend den Ausführungen unter dem Abschnitt B) im Vortrag der Referentinnen zu einer Realisierung und den erforderlichen funktionalen und technischen Anforderungen an eine Machbarkeit des Stegs geäußert.

Infolge dieser Ausführungen wurde vom Baureferat die Durchführung eines Wettbewerbes unter Nr. 2 im Antrag der Referentinnen aufgenommen.

Dem oben genannten Antrag wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4. Antrag Nr. 08-14 / B 02211 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 Au-Haidhausen:

Erweiterung des Untersuchungsauftrages zur Planung des Klenzesteges

Der Antrag formuliert eine Erweiterung der vom Stadtrat beauftragten Untersuchung über die Machbarkeit des Klenzestegs um den Aspekt „Vorteile für die Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner der Innenstadt, der Ludwigs- und Isarvorstadt“. Im gleichen Kontext soll der Nutzen herausgestellt werden, der sich durch die Entlastung der Erholungsflächen im Einzugsbereich der Au auf der Ostseite der Isar ergibt.

Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Die Vorteile für die Bewohnerinnen und Bewohner der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt sind im Vortrag der Referentinnen im Abschnitt B), Punkt 2.1, 2.4 und 2.5 benannt. Wegen der günstigen Anbindungen und Erreichbarkeiten der neu gestalteten Isar sowie der Erlebnisqualität eines neuen Stegs über die Isar ist jedoch anzunehmen, dass nicht nur Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Glockenbachviertel zwischen Kapuziner- und Fraunhoferstraße den neuen Steg nutzen werden, sondern sich der Einzugsbereich auch auf den Bereich nördlich der Fraunhofer-/ Müllerstraße bis zur Altstadt ausdehnen wird. Insofern kann durchaus mit einer Entlastung der innerstädtischen Hochwasserwiesen im Bereich der Reichenbach- und Corneliusbrücke (die zwar im Stadtbezirk 2 aber im Einzugsbereich des Stadtbezirks 5 liegen) zu Gunsten der attraktiven Hochwasserwiesen im Bereich der Weideninsel gerechnet werden. Eine genaue Aufgliederung der Erholungssuchenden in den jeweiligen Gebieten oder eine Darstellung der konkreten Entlastung der Erholungsflächen im Einzugsbereich der Au auf der Ostseite der Isar ist indes nicht möglich.

Dem oben genannten Antrag kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt. Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

E) Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und des Stadtbezirkes 5 Au-Haidhausen wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 2.) der Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat der Beschlussvorlage in seiner Sitzung vom 16.05.2011 zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 Au-Haidhausen hat sich in seiner Sitzung vom 16.05.2011 mit der Beschlussvorlage befasst und begrüßt diese.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Zöllner, der Korreferentin des Baureferates, Frau Stadträtin Nallinger sowie der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Tausend und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Baureferates Herrn Stadtrat Reissl, ist jeweils ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentinnen

Wir beantragen Folgendes:

1. Die Ausführungen zu den Rahmenbedingungen und Erfordernissen der Errichtung eines Klenzestegs unter Buchstaben B) im Vortrag werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird beauftragt, nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstaben C) des Vortrags einen nicht offenen, einstufigen Planungswettbewerb zum Neubau der Fuß- und Radwegebrücke gemäß Anlage 6 auszuloben.
3. Das Baureferat wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des Wettbewerbs zu berichten und einen Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten.
4. Die Stadtkämmerei wird gebeten, die zur Durchführung des Wettbewerbs notwendigen Kassenmittel für 2011 in Höhe von 100.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung für 2012 in Höhe von 100.000 € auf Antrag des Baureferates (mit Deckungsvorschlag) bereitzustellen.
5. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00540 der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen/RL vom 26.01.2009 ist entsprechend den Ausführungen des Baureferats unter dem Abschnitt D) im Vortrag geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 08-14 / B 01273 des Bezirksausschusses des 2. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 29.01.2008 ist entsprechend den Ausführungen des Baureferats unter dem Abschnitt D) im Vortrag gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Der Antrag Nr. 02-08 / B 02924 des Bezirksausschusses des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 20.02.2008 ist entsprechend den Ausführungen des Baureferats unter dem Abschnitt D) im Vortrag gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Der Antrag Nr. 08-14 / B 02211 des Bezirksausschusses des 5. Stadtbezirkes Au-Haidhausen vom 16.10.2010 ist entsprechend den Ausführungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung unter dem Abschnitt D) im Vortrag gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
berufsm. Stadträtin

Prof. Dr.(l) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Planungsreferat SG 3

zur weiteren Veranlassung.

zu V. 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Direktorium HA II – BA (3 x)
3. An das Direktorium HA II/V 1
4. An die Bezirksausschüsse 2 und 5
5. An das Baureferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Planungsreferat HA I
10. An das Planungsreferat HA II
11. An das Planungsreferat HA III
12. An das Planungsreferat HA IV
13. An das Planungsreferat SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA II/11
zum Vollzug des Beschlusses.

Am <DATUM>

Planungsreferat SG 3