

Telefon 233 - 24351
Telefax 233 - 21797

Telefon 233 - 61100
Telefax 233 - 61105

Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich
Verkehrs- und
Bezirksmanagement

Baureferat

Tiefbau

**Radschnellweg Münchner Norden,
Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring)
im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel und
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt**

**Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz,
Platz der Opfer des Nationalsozialismus**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
13.370.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025

Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße

Projektkosten (Kostenobergrenze):
8.630.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden‘“ vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) wurde das Baureferat gebeten, direkt nach Beschlussfassung und im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf Basis des Untersuchungsergebnisses durchzuführen.
Inhalt	Die Planungen des Radschnellweges, Abschnitt 1, sind am Maximiliansplatz, Teil A und am Odeonsplatz, Teil B sowie an der Ludwigstraße bereits final abgestimmt und werden in dieser Projektgenehmigung erläutert. In der Briener Straße stehen die Anforderungen für einen künftigen Linienbusbetrieb mit den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radring“ sowie der Konzeption für Radschnellwege in Konflikt. Da hier noch keine Lösung gefunden wurde und um keine Zeit zu verlieren, wird der Bereich Briener Straße separat zur Projektgenehmigung vorgelegt.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen für Teil A einmalig 13.370.000 Euro und für Teil B einmalig 8.630.000 Euro.
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teil A <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Teil A mit Projektkosten in Höhe von 13.370.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt. 1.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung von Teil A vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze in Höhe von 13.370.000 Euro eingehalten wird. 1.3 Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten von Teil A aus der „Nahmobilitätspauschale“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in die Investitionsliste 1 anzumelden. 1.4 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1935.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil A - Plan.-K.“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.

	<p>2. Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring), Teil B</p> <p>2.1 Teil B mit Projektkosten in Höhe von 8.630.000 Euro wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung entsprechend Anlage 4B genehmigt.</p> <p>2.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung von Teil B vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze in Höhe von 8.630.000 Euro eingehalten wird.</p> <p>2.3 Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten von Teil B aus der „Nahmobilitätspauschale“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in die Investitionsliste 1 anzumelden.</p> <p>2.4 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2020.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil B - Plan.-K.“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.</p> <p>3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bis zur Fertigstellung des Radschnellweges Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring) ein Konzept zur Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Ludwigstraße, wie in Kapitel 4.1.1 ausgeführt, zu entwickeln und umzusetzen.</p>
<p>Gesucht werden kann im RIS auch unter:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr - Altstadttring - Radschnellverbindung
<p>Ortsangabe</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbezirk 1 Altstadt - Lehel - Stadtbezirk 3 Maxvorstadt - Lenbachplatz - Maximiliansplatz - Platz der Opfer des Nationalsozialismus - Brienner Straße - Ottostraße - Odeonsplatz - Ludwigstraße - Oskar-von-Miller-Ring - Von-der-Tann-Straße

Telefon 233 - 24351
Telefax 233 - 21797

Telefon 233 - 61100
Telefax 233 - 61105

Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich
Verkehrs- und
Bezirksmanagement

Baureferat

Tiefbau

Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring) im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel und im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt

Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus

Projektkosten (Kostenobergrenze):
13.370.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025

Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße

Projektkosten (Kostenobergrenze):
8.630.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721

Vorblatt zum Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin und des Referenten	2
1. Sachstand und Beschlusslage	2

2.	Projektbeschreibung	4
2.1	Überschneidung mit dem Projekt Altstadttring Nordwest (inkl. Altstadttringtunnel)	4
	Von-der-Tann-Straße (Altstadt-Radtring)	4
	Oskar-von-Miller-Ring (Radentscheid)	5
2.2	Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A	5
2.2.1	Lenbachplatz, Maximiliansplatz	5
2.2.1.1	Verkehrliche Konzeption	5
	Prüfung einer Sperrung der Max-Joseph-Straße an der Grünanlage Maximiliansplatz	7
2.2.1.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	8
2.2.2	Kreuzung am Platz der Opfer des Nationalsozialismus	9
2.2.2.1	Verkehrliche Konzeption	9
	Prüfung der Umgestaltung zu einem vierarmigen Knoten	9
	Fazit	11
2.2.2.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	12
2.2.3	Kosten für Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A	13
2.2.4	Finanzierung Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A	14
2.3	Ausblick verkehrliche Konzeption im Abschnitt Briener Straße	15
2.4	Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B	15
2.4.1	Odeonsplatz, Ludwigstraße	15
2.4.1.1	Verkehrliche Konzeption	15
2.4.1.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	17
2.4.2	Kreuzung Altstadttring/ Ludwigstraße	18
2.4.2.1	Verkehrliche Konzeption	18
	Ergebnis und Empfehlung der aktualisierten Verkehrsuntersuchung	20
	Fazit	22
2.4.2.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	23
2.4.3	Kosten für Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B	24
2.4.4	Finanzierung Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B	25
3.	Bauablauf und Termine	25
4.	Anhörungen der Bezirksausschüsse	26
4.1	Kreuzung Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße	26
4.1.1	Verkehrliche Konzeption	26
4.1.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	28
4.2	Kreuzung Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring	28
4.2.1	Verkehrliche Konzeption	28
4.2.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	28
4.3	Odeonsplatz / Fehlende Planungen für die Briener Straße	29
4.3.1	Verkehrliche Konzeption	29
4.4	Nördlicher Odeonsplatz / Ludwigstraße	30
4.4.1	Verkehrliche Konzeption	30
4.4.2	Bauliche Inhalte und Umsetzung	30
5.	Öffentlichkeitsveranstaltung	31
	Fragen an das Mobilitätsreferat	31
	Fragen an das Baureferat	32
II.	Antrag der Referentin und des Referenten	33
III.	Beschluss	35

Telefon 233 - 24351
Telefax 233 - 21797

Telefon 233 - 61100
Telefax 233 - 61105

Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich
Verkehrs- und
Bezirksmanagement

Baureferat

Tiefbau

Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring) im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel und im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt

Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus

Projektkosten (Kostenobergrenze):
13.370.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025

Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße

Projektkosten (Kostenobergrenze):
8.630.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02721

Anlagen

1. Übersicht Abschnitte
2. Plan 01 Lenbachplatz, Maximiliansplatz
3. Plan 02 Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus
4. Plan 03 Odeonsplatz, Ludwigstraße
- 4A Plan 04 Odeonsplatz, Ludwigstraße, Verworfenen Variante mit 1 Rechtsabbiegestreifen
- 4B Plan 06 Odeonsplatz, Ludwigstraße, Optimierte Variante mit 1 Linksabbiegestreifen
5. Plan 05 Querschnitte

6. Stellungnahme des Radentscheid München
7. Projekthandbuch 2
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses 1 Altstadt - Lehel vom 13.06.2021
9. Stellungnahme des Bezirksausschusses 3 Maxvorstadt vom 25.05.2021

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

1. Sachstand und Beschlusslage

Diese Vorlage wird gemeinsam durch das Mobilitätsreferat und das Baureferat eingebracht, da hierin sowohl die verkehrlichen Konzeptionen als auch die baulichen Inhalte in der Umsetzung dargestellt werden.

Als Teil der Radschnellverbindung München-Garching / Unterschleißheim beabsichtigt die Landeshauptstadt München einen Radschnellweg vom Karlsplatz / Stachus über den Odeonsplatz, Ludwig-, Leopold- und Ingolstädter Straße bis zur Stadtgrenze zu bauen.

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden‘“ (kurz: RSMN) vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) wurde das Baureferat gebeten, direkt nach Beschlussfassung und im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf Basis des Untersuchungsergebnisses durchzuführen.

Weiterhin hat die Vollversammlung des Stadtrates am 18.12.2019 den „Altstadt-Radring, Umsetzung Teil 1“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) beschlossen: „Das Baureferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den Stadtwerken München (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Vor- und Entwurfsplanung des Teilabschnitts 1 des Altstadt-Radlring im Sinne der vorgeschlagenen Variante auszuarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die für einen Altstadt-Radring notwendige Dimensionierung in den weiteren Planungen zur Oberflächenwiederherstellung des Altstadttring-Tunnels anzusetzen.“

Damit etwaige Probleme die Realisierung nur punktuell verzögern und nicht das etwa 9 km lange Gesamtprojekt der Landeshauptstadt München blockieren, hat das Baureferat in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat den RSMN in 7 Abschnitte aufgeteilt. Die Aufteilung der Abschnitte kann der Anlage 1 entnommen werden. Ein weiterer Grund für die Teilung ist, dass die Abschnitte vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze Teil der Bundesstraße B13 sind und bauliche Änderungen dort ein Planfeststellungsverfahren bedingen.

In dieser Beschlussvorlage wird der Abschnitt 1 vom Lenbachplatz bis zur Ludwigstraße behandelt. Er beinhaltet den Teil A über den Bereich Lenbachplatz, Maximiliansplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus sowie den Teil B mit Odeonsplatz und angrenzender Ludwigstraße. Beide Bereiche sind hier deckungsgleich mit dem Altstadt-Radring.

Demnach werden auch die Radwegbreiten des Altstadt-Radlringes und nicht der Radschnellwege angesetzt. Die bauliche Umsetzung des Radschnellweges mit einer Breite von 3 m beginnt am Knotenpunkt Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße in Richtung Norden.

In der enthaltenen Briener Straße zwischen dem Platz der Opfer des Nationalsozialismus und dem Odeonsplatz plant die MVG künftig auch tagsüber einen Linienbusbetrieb in beiden Fahrtrichtungen einzurichten. Der verfügbare Straßenraum ist hier aber schmal und die Anforderungen für einen künftigen Linienbusbetrieb stehen in Konflikt mit den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radring“ sowie der Konzeption für Radschnellwege. Gemäß den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung zum Altstadtring Nordwest sollte dieser Straßenabschnitt ferner für einen reduzierten Anteil von motorisiertem Individualverkehr in westlicher Fahrtrichtung offen sein. Aus Sicht des Radverkehrs wäre hier aber eine komplette Sperrung des motorisierten Individualverkehrs wie auch des Linienverkehrs zur Verkehrssicherheit notwendig und wünschenswert. Aus Sicht der MVG ist allerdings eine zukünftige Führung des Linienverkehrs über diese Strecke unabdingbar. Das in dieser Angelegenheit federführende Mobilitätsreferat klärt derzeit noch mit allen Beteiligten, welche Lösungsansätze bei den konkurrierenden Nutzungsansprüchen möglich sind. Da die Planungen in den anderen Bereichen des Abschnittes, am Maximiliansplatz, am Odeonsplatz sowie an der Ludwigstraße, bereits final abgestimmt sind, werden diese hier, um keine Zeit zu verlieren, separat zur Projektgenehmigung vorgelegt - ohne den Bereich Briener Straße. Dieser wird nachgereicht, sobald eine Lösung abgestimmt ist.

Die anschließenden Projekt-Abschnitte 2 bis 7 bis zur Stadtgrenze werden sukzessive und getrennt voneinander projektiert. Die Bestandsvermessungen wurden bereits vergeben. Für den Abschnitt 3 liegt bereits eine Bestandsvermessung aus dem Projekt „Tram Nordtangente“ der SWM/MVG vor. In den Planungen zur „Tram Nordtangente“ wird bereits ein Radschnellweg in der Leopoldstraße berücksichtigt.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme, für beide Teile A und B, die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben den Planungen für beide Teile zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen und der Behindertenbeirat haben ebenso den Planungen zugestimmt.

2. Projektbeschreibung

2.1 Überschneidung mit dem Projekt Altstadttring Nordwest (inkl. Altstadttringtunnel)

Schon vor den Radverkehrsbeschlüssen in 2019 war bereits das Projekt „Altstadttring Nordwest“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06080) am 15.03.2017 von der Vollversammlung des Stadtrates genehmigt worden und befindet sich derzeit in Bau. Das Projekt Radschnellweg Münchner Norden überlappt sich in einigen Bereichen mit dem Altstadttring Nordwest, so an den Knoten Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring sowie Ludwig- / Von-der-Tann-Straße. Beides komplexe Kreuzungen, so dass die wechselseitigen Auswirkungen beider Maßnahmen zu betrachten und zu prüfen waren.

Das Baureferat wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.2019 „Bürgerbegehren ‚Altstadt-Radlring‘ Bürgerbegehren ‚Radentscheid‘ Umsetzung - Teil I“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) beauftragt, die für einen Altstadt-Radlring notwendige Dimensionierung in den weiteren Planungen zur Oberflächenwiederherstellung des Altstadttring-Tunnels anzusetzen.

Basis der in Bau befindlichen Maßnahme des Altstadttring Nordwest war die umfassende verkehrstechnische Untersuchung aus 2013, mit der die verkehrlichen Auswirkungen aufgezeigt wurden. Die neuen Maßnahmen, Radschnellweg und Altstadt-Radlring, wirken sich in verschiedener Weise auf die bisherigen verkehrlichen Nachweise aus:

- erforderlicher Entfall von Fahrspuren um breitere Radwege schaffen zu können
- komplette Sperrung der Briener Straße für den motorisierten Individualverkehr
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.

Insoweit war die verkehrstechnische Untersuchung zu aktualisieren, um die Auswirkungen prüfen und hier darstellen zu können. In diesem Zusammenhang wurden auch folgende neue Rahmenbedingungen aus dem großräumigen Verkehrsnetz berücksichtigt:

- Verkehrsmengenreduktion auf der Prinzregentenstraße
- Fahrstreifenreduktion in beiden Richtungen auf Isarparallele und Ludwigsbrücke
- Umplanung des Thomas-Wimmer-Rings zwischen Maximilianstraße und Herrnstraße auf künftig zwei Fahrstreifen je Richtung

Von-der-Tann-Straße (Altstadt-Radlring)

Eine Überprüfung der möglichen Raumaufteilung nach den Anforderungen gemäß Altstadt-Radlring ergibt: In der Von-der-Tann-Straße ist ein Radweg mit 2,80 m Breite im Norden (in Richtung Ludwigstraße) umsetzbar. In der Gegenrichtung ist aufgrund des baulichen Zwangs der Tunnelzufahrt nur ein Radweg mit 2,30 m möglich.

Voraussetzungen für breitere Radwege zwischen dem Anwesen Von-der-Tann-Straße 3 und der Königinstraße:

- Entfall der Parkplätze auf der Nordseite
- Verzicht auf bisher vorgesehene Bäume (Einmündung der Hahnenstraße)

Vor dem Knoten Ludwigstraße lassen sich auf ca. 60 m die Radwege aus folgenden Konsequenzen nicht verbreitern, auch wenn dies die Vertreter*innen des Radentscheids fordern:

- Die zweite Rechtsabbiegerspur in Richtung der nördlichen Ludwigstraße müsste entfallen.
- Der Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße wäre nicht mehr leistungsfähig.
- Stau entsprechend Abbildung 6
- Durch die Überstauungen an der Kreuzung zur Prinzregentenstraße ist die Verkehrssicherheit des dort querenden Fuß-/ und Radverkehrs nicht mehr gegeben, da auch das Kreuzungsinne überstaut wird und Fuß- und Radverkehr dann bei Grün durch im Kreuzungsbereich stehenden Verkehr quert.
- Der Linienbus müsste hohe Verlustzeiten einplanen.
- Neue Gefahrenstelle für den Radverkehr beim Rechtsabbiegen von LKW, denn abbiegender Kraftverkehr hätte zeitgleich mit dem Radverkehr grün.
- Durch den Rückstau der Verkehrsbeziehung Von-der-Tann-Straße – Ludwigstraße entsteht die Gefahr von Ausweichverkehr in der südlichen Maxvorstadt.

Oskar-von-Miller-Ring (Radentscheid)

Der Oskar-von-Miller-Ring ist nicht Teil des Altstadt-Radlring. Da sich jedoch die Anforderungen hier durch den Radentscheid geändert haben, wurden in der Planung die Radwege durchgängig auf 2,30 m verbreitert.

Soweit sich Überschneidungen mit den hier zur Projektgenehmigung vorgelegten Abschnitten ergeben, werden diese in der jeweiligen verkehrlichen Konzeption der einzelnen Bereiche nachfolgend ausführlich erläutert.

2.2 Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A

2.2.1 Lenbachplatz, Maximiliansplatz

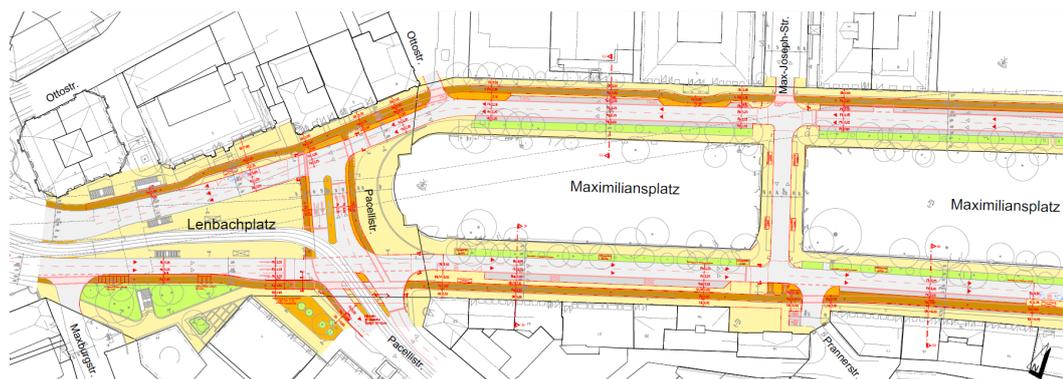


Abbildung 1: Übersicht Maximiliansplatz, Auszug aus Anlage 2

2.2.1.1 Verkehrliche Konzeption

Am südlichen Rand des Projektumgriffs stoßen drei Radprojekte aufeinander, Eisenstraße (Radentscheid), Sonnenstraße (Altstadt-Radring) und der Radschnellweg Münchner Norden (Radschnellverbindung und Altstadt-Radring). Um nicht der Umplanung des städtebaulichen Raums „Sonnenstraße“ vorzugreifen oder gar einen verlorenen Bauaufwand zu schaffen, schließt die hier vorgelegte Planung des RSMN vorläufig beim U-Bahn-Aufgang vor dem Gebäude Lenbachplatz 2, der Bayerischen Börse, sowie nördlich der Maxburgstraße an den Bestand an.

Der Bereich südlich wird in dem Projekt Sonnenstraße berücksichtigt werden, da die Fahrstreifenanzahlen im gesamten Knoten Karlsplatz / Stachus gesamtheitlich zu untersuchen und zu betrachten sind.

Für die Umsetzung des Radschnellweges Münchner Norden müssen an Lenbachplatz und Maximiliansplatz die Kfz-Spuren reduziert werden. Es bleibt aber stets die Mindestanzahl von zwei durchlaufenden Fahrstreifen erhalten.

Am Maximiliansplatz ist nach der Pacellistraße auf Wunsch des Mobilitätsreferates, eine Bus-Haltebucht für Touristenbusse notwendig. Das Mobilitätsreferat führt hierzu aus:

„Städtetouristen, die mit dem Reisebus anreisen und sich oftmals nur ein paar Stunden in der Stadt aufhalten sind besonders darauf angewiesen, ihre Ziele möglichst einfach, zeitnah und komfortabel zu erreichen. Mit dem Zwischenbericht zur Fortschreibung des Buskonzepts für das Busparken in München soll ein ausgewogenes, tragfähiges und allgemein akzeptiertes Konzept zur Abwicklung des Tourismusbusverkehrs mit Ziel Münchener Innenstadt installiert werden. Als notwendig wird dafür die Einrichtung einer ausreichenden Anzahl von Anfahrtszonen entlang des Altstadtrings zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste mit maximal 20minütigem Halt erachtet. Da die Nachfrage nach Busanfahrtszonen größer ist als das bisher bestehende Angebot, ist es erforderlich, dieses bedarfsgerecht auszubauen und räumlich zu entzerren, um für die Buslenker*innen ein verlässliches Angebot zur Verfügung zu stellen. Es gilt ein ergänztes, den Altstadtring umspannendes Angebot an Busanfahrtszonen aufzubauen, welches auf der Altstadtseite angeordnet ist und im Uhrzeigersinn angefahren werden kann. Die Zielstellung besteht darin in diesem sensiblem Stadtraum den Tourismusbusverkehr möglichst flächensparsam sowie konfliktarm mit anderen Nutzungsansprüchen, dem Stadtbild sowie dem weiteren fließenden und ruhenden Verkehr abzuwickeln.“

Handlungsbedarf für die Schaffung zusätzlicher Anfahrtszonen hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung insbesondere auf der westlichen und nordwestlichen Seite des Altstadtrings im Bereich Sonnenstraße/Sendlinger Tor und Maximiliansplatz identifiziert, wo es bisher kein Angebot gibt. Neben einer attraktiven fußläufigen Erschließung der Altstadt bietet der Standort Maximiliansplatz zugleich noch den großen Vorteil, auch das Kunstareal für Reisebusse zu erschließen, innerhalb dessen es ebenfalls an geeigneten Bushaltemöglichkeiten mangelt. Gleichzeitig ist in diesem Bereich der Entfall der Längsparkbucht auch im Hinblick auf das Anwohnerparken am wenigsten konfliktträchtig. Die Notwendigkeit zur Schaffung neuer Anfahrtszonen wird zusätzlich durch die Entscheidung des Stadtrats verstärkt, die bisher am Thomas-Wimmer-Ring bestehende Anfahrtszone im Zusammenhang mit der Oberflächenwiederherstellung der Thomas-Wimmer-Ring-Tiefgarage nicht wieder herzustellen. Aus diesen Gründen ist nach Ansicht des Mobilitätsreferates und des Referates für Arbeit und Wirtschaft die Schaffung einer Anfahrtszone für Tourismusbusse am Maximiliansplatz unverzichtbar.“

Die haltenden Busse bedingen, dass Fußgänger auf der Gebäudeseite nicht mehr den städtischen Gesamttraum samt mittiger Grünanlage wahrnehmen können. Weiterhin entfallen auf die gesamte Länge des Maximiliansplatzes in Fahrtrichtung Norden die Längsparker am linken Fahrbahnrand.

Prüfung einer Sperrung der Max-Joseph-Straße an der Grünanlage Maximiliansplatz

In dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „PERSPEKTIVE MÜNCHEN, Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung“ vom 22.10.2003 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 02904) steht in Anlage 6c, Bereich 1 Maximiliansplatz: „Zwei Varianten für die Max-Joseph-Straße im Bereich der Parkanlage sind denkbar: Historische Variante, d. h. weiterhin Kfz-Verkehr, aber mit Verschmälerung der Straße oder Nutzung nur noch als Rad- und Fußweg.“ Diese Forderung wurde mit einem Schreiben des Münchner Diskussionsforums für Entwicklungsfragen e. V. am 10.12.2019 an Oberbürgermeister Reiter nochmals aufgegriffen.

Die Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen hat ergeben, dass die Polizei nur die historische Variante mit Kfz-Verkehr mittragen kann, da ansonsten die Verkehrsteilnehmer, die von der Gabelsbergerstraße oder vom Altstadtring-Tunnel aus in Richtung Maximiliansplatz fahren, keine Möglichkeit mehr haben, ohne eine weiträumige Umfahrung über die Pacellistraße und den Promenadeplatz in den nordwestlichen Altstadtbereich zu gelangen. Die Sicherheitsbehörden haben auch darauf hingewiesen, dass bei Großveranstaltungen in der Altstadt wie unter anderem auch bei der Sicherheitskonferenz die Polizei diese Fahrtbeziehung unbedingt benötigt.

Da laut PERSPEKTIVE MÜNCHEN und aus Sicht des Mobilitätsreferates beide Varianten möglich sind, ist hier in der Abwägung den Sicherheitsbelangen der Sicherheitsbehörden der Vorzug zu geben.

Die Planung bleibt somit bei der historischen Variante mit Fahrbahn, aber durch Entfall der Längsparker werden beide Teile der Grünanlage Maximiliansplatz („Effnerpark“) hier zusammenrücken.

Dadurch entfallen im Gesamtbereich des Maximiliansplatzes folgende Parkplätze:

- Maximiliansplatz Fahrtrichtung Nord bis Prannerstraße rechts Buskap und Umwandlung in Touristenbusanfahrtszone für ca. 7 Busse → Entfall ca. 21 Längsparker
- Maximiliansplatz Fahrtrichtung Nord links → Entfall ca. 44 Längsparker
- Max-Joseph-Straße beidseitig → Entfall ca. 16 Längsparker
- Maximiliansplatz Fahrtrichtung Nord rechts nördlich der Jungfernturmstraße → Entfall ca. 12 Längsparker

Insgesamt entfallen in der Parkplatzbilanz hier somit ca. 93 Parkplätze.

Eine Überprüfung der Parkregelungen in den angrenzenden innenstadtnahen Lizenzgebieten wird - auch unter Berücksichtigung des Parkplatzentfalls bei dauerhafter Einrichtung der pandemiebedingt eingerichteten Freischankflächen - unter dem besonderen Fokus der Interessen der Bewohner*innen im nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement aufgegriffen werden. Im Zuge der Umsetzung des dem Stadtrat in diesem Beschluss vorgestellten systematischen Vorgehens werden auch die an die Altstadt angrenzenden Lizenzgebiete geprüft und angepasst werden.

2.2.1.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

Für die erweiterten Radverkehrsanlagen sind von der Elisenstraße kommend bis zur Maxburgstraße nur Markierungsarbeiten erforderlich.

Nach der Maxburgstraße ist eine Umprofilierung der Fahrbahn notwendig, die verschmälert wird. Die Bordsteinflucht wird entsprechend dem Verkehrskonzept auf das Regelmaß der Fahrbahnbreite für zwei Fahrstreifen (6,50 m) angepasst. Dadurch ist auch die Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalanschlüsse sind neu herzustellen.

Vor der Pacellistraße besteht heute eine Bushaltestelle für Nachtbuslinien mit Ausstieg auf den Radweg. Da hier künftig auch tagsüber MVG-Buslinien verkehren, ist der Konflikt Radverkehr versus Busfahrgäste nicht mehr tragbar. Durch eine Neuordnung der Haltestelle als Buskap nördlich der Kreuzung Pacellistraße wird der Konflikt beseitigt. Für den Einbau des Buskaps, der anschließenden Haltezone für Touristenbusse sowie der 2,80 m breiten Radwege ist die Fahrbahn am gesamten Maximiliansplatz umzuprofilieren. Sie hat gemäß den verkehrskonzeptionellen Vorgaben zwei Fahrstreifen, allerdings müssen beide Längsparkbuchten für PKW entlang der Gebäude sowie an der Grünanlage entfallen. Dadurch ist auch die Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalanschlüsse sind neu herzustellen.

Die Richtungsfahrbahn zum Stachus in der Gegenrichtung ist ebenfalls umzuprofilieren. Hier entfällt eine Fahrspur zugunsten breiterer Radwege. Hier hat es auch künftig beidseitig Längsparkbuchten. Dadurch ist auch die Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalanschlüsse sind neu herzustellen.

Im Bereich vor dem Wittelsbacher Brunnen wird die querende Verbindung Pacellistraße - Ottostraße mit 2,30 m breiten, asphaltierten Radwegen und einem 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg berücksichtigt. Hier wird die Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen reduziert. Dadurch ist auch die Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalanschlüsse sind auch hier neu herzustellen.

Im gesamten Bereich des Maximiliansplatzes wird es weder Baumfällungen noch Neupflanzungen geben.

2.2.2 Kreuzung am Platz der Opfer des Nationalsozialismus



Abbildung 2: Übersicht Platz der Opfer des Nationalsozialismus, Auszug aus Anlage 3

2.2.2.1 Verkehrliche Konzeption

Prüfung der Umgestaltung zu einem vierarmigen Knoten

Eine solche Umgestaltung der Kreuzungsanlage zu einem vierarmigen Knoten war bereits früher bei den Planungen zum Altstadtring Nordwest untersucht, aber verworfen worden. In der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung „Altstadtring Nordwest“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13410 vom 22.01.2014) ist dazu ausgeführt:



Abbildung 3: Übersicht der Verkehrsanlagen vierarmiger Knoten
(Auszug aus Beschluss vom 22.01.2014)

Dieser Konzeptionsansatz ist im seinerzeitigen Beschluss erläutert: „Bei einem vierarmigen Knoten entfällt der heute getrennt geführte südliche Ast der Briener Straße, indem eine Zusammenlegung beider Richtungsfahrbahnen im nördlichen Teil erfolgt. Auf der Westseite des Knotens entsteht für die Briener Straße damit eine Fahrbahn, bei der Fußgänger fünf Fahrstreifen zu queren haben. Konsequenterweise sind die Fuß- und Radwegbeziehungen entlang der Fahrbahn zu führen - hin zu den neuen Querungen an der signalisierten Kreuzung. Damit werden aber umfangreiche Straßenarbeiten im Wurzelbereich der beiden markanten Platanen ausgelöst, so dass diese nicht gehalten werden können und entfernt werden müssen. Weiterhin besteht kein Wegebezug mehr zum neu gestalteten Bereich am Platz der Opfer des Nationalsozialismus auf der anderen Seite des Altstadttringes. Dieser Lösungsansatz wird daher nicht weiter verfolgt.“ Hinzu käme der hohe Umbau- und Kostenaufwand.

Im Zuge der aktuellen Planung des Radschnellweges / Altstadt-Radlring wurde insbesondere von den Initiatoren des Radentscheids eine solch Neuordnung nun erneut gewünscht. Deshalb wurden die Auswirkungen eines solchen Umbaues für die beiden Bäume nochmals detailliert untersucht. Es wurde jetzt zudem der Ansatz berücksichtigt, Linksabbiegern im westlichen Anschlussast der Briener Straße nur einen Fahrstreifen zuzuweisen, um Raum zu sparen.

Der vierarmige Knoten bedingt eine geradlinige Bündelung der Verkehrsflächen der Briener Straße (Fahrbahnen, Radwege und Gehbahnen) über den Altstadtring hinweg. Der Mittelteiler in der Briener Straße zwischen Ottostraße und Maximiliansplatz würde entfallen. Die beiden sehr großen Platanen würden dann allerdings direkt südwestlich an der neuen Kreuzungsanlage stehen. Beide Bäume sind mit Stammumfängen von über zwei Metern in hohem Maße schützenswert. Jeder Eingriff in den Baumschutzbereich schädigt die Bestandsbäume in ihrer Vitalität und Standsicherheit nachhaltig. Bereits der im Zuge einer solch Neuordnung anzulegende fahrbahnbegleitende Radweg würde sich im Baumschutzbereich der zwei erhaltenswerten Bestandsbäume befinden. Hinzu käme eine neue Gehbahn. Auch durch eine erweiterte Fahrbahn für den vierarmigen Knoten ist nicht auszuschließen, dass statisch relevante Wurzeln des Baumes bei der Realisierung geschädigt und gekappt werden müssten. Es ist davon auszugehen, dass beide Bäume die gesamte heutige Verkehrsinsel zur Verankerung genutzt haben. Mindestens für den Einbau eines Radweges wären wohl Starkwurzeln zu kappen, was die Standsicherheit und die Vitalität der Bestandsbäume nachhaltig schädigen würde. Eine neue Gehbahn ist aus den oben stehenden Gründen gleichfalls nicht umsetzbar, zumal sich diese noch näher an den Baumstämmen befände. Würde aber auf die Anlage einer Gehbahn verzichtet, wäre zu erwarten, dass Bürgerinnen und Bürger parallel zum Radweg einen Trampelpfad entstehen ließen, welcher für die Bestandsbäume ebenso schädlich wäre. Die oberen Bodenschichten würden verdichtet und der Luftporenhaushalt zerstört. Dadurch wäre es den Bäumen nicht mehr möglich über die Feinwurzeln Wasser, Luft und Nährstoffe aufzunehmen. Eine Verdichtung des Oberbodenbereiches im Baumschutzbereich schädigt die Vitalität und die Standsicherheit der Bestandsbäume nachhaltig und ist zudem nach Baumschutzverordnung untersagt und zu vermeiden.

Gegen solch eine Neuordnung spricht ferner, dass es durch Verlagerung der Fuß-/Radwegquerungen keinen passenden Übergang über den Altstadtring hinweg zum neugestalteten Platz am Denkmal für die Opfer des Nationalsozialismus mehr gäbe. Zudem wäre die Grünanlage in Mittellage des Maximiliansplatzes (Efferpark) nicht mehr angebunden.

Aus den genannten Gründen sind weiterhin Verlegungen von Fahrbahn, Rad- und Gehweg abzulehnen, die eine Neukonzeption des Knotens bedingen würden. Auch mit diesem Projekt verbleibt es bei der heutigen Grundkonstellation mit Mittelinsel. Die Flächen werden, wie dargestellt, bestandsorientiert angepasst.

Fazit:

Die heutige Grundkonzeption der Kreuzung mit Mittelinsel vor der Einmündung Ottostraße bleibt erhalten. Insbesondere bleiben damit die beiden großen Platanen auf der Mittelinsel erhalten.

Verkehrlich sind aber folgende Anpassungen notwendig um den Radwegausbau umsetzen zu können:

Entfall einer durchlaufenden Fahrspur des Altstadtrings in beiden Richtungen. Dies wurde mit der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchung geprüft und bestätigt. Am Altstadtring gibt es vor dem Knoten zusätzliche Abbiegespuren.

2.2.2.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

Obwohl die Kreuzungskonzeption mit Mittelinsel verbleibt, werden sämtliche Teilfahrbahnen verschmälert, um ausreichende Radverkehrsanlagen schaffen zu können. Es ergeben sich entsprechend dem Verkehrskonzept folgende Änderungen im Einzelnen:

- Der Radfahrstreifen in der Briener Straße vom Karolinenplatz mündet an der Ottostraße in einen Radweg und wird baulich gesichert zum Altstadt-Radring geführt. Hierbei wurde auf Wunsch der Initiatoren des Radentscheids auf einen Radfahrstreifen in Mittellage verzichtet.
- Östlich des Altstadttrings können sich die Radverkehrsströme von Westen und von Süden kommend unsignalisiert verflechten.
- In der Briener Straße, stadtauswärts, gibt es heute keine Radverkehrsanlagen vor dem Altstadttring. Somit ist es den Radfahrenden freigestellt, ob sie direkt oder indirekt auf dem Altstadt-Radring von Osten in Richtung Maximiliansplatz links abbiegen. Eine Aufstellfläche für indirekt Abbiegende ist zunächst vorgesehen. Eine abschließende Lösung hängt von der Gestaltung der Briener Straße ab und kann erst im Zusammenhang mit dieser erarbeitet werden.
- Der Oskar-von-Miller-Ring ist Teil des Projektes Altstadttring Nordwest und, wie die westliche Briener Straße, nicht Teil des Altstadt-Radlring. Abseits des Altstadt-Radlring sind gemäß Radentscheid Radwegbreiten von 2,30 m vorgesehen.
- An den Einmündungen Oskar-von-Miller-Ring / Briener Straße / Ottostraße werden die Bordsteinradien enger gefasst und die heute breiten Fahrbahnen auf Regellmaße reduziert.
- Die Querungslängen für Fußgängerinnen und Fußgänger werden damit verkürzt.
- Auf dem Mittelteiler zwischen den Richtungsfahrbahnen der Briener Straße wird westlich des Altstadttrings eine Gehbahn vorgesehen, die es heute noch nicht gibt.
- In der Briener Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Türkenstraße werden die Längsparker baulich eingefasst. Dadurch lassen sich die historischen, stadtbildprägenden Straßenleuchten am Fahrbahnrand optimieren und stehen künftig in einer Fluchtlinie bis zum Karolinenplatz. Auch werden sechs neue Kandelaber ergänzt.
- Die neuen Radverkehrsanlagen schließen an die bestehenden Radfahrstreifen in Richtung Karolinenplatz an.
- Im Oskar-von-Miller-Ring ist, wie bereits im Projekt „Altstadttring Nordwest“ genehmigt, eine Baumfällung in der Nähe von Hausnummer 1 vorgesehen. An diesem Platz sind 3 Neupflanzungen geplant.
- An der Einmündung Ottostraße / Briener Straße sind 4 Neupflanzungen vorgesehen.
- In der Projektgenehmigung des Altstadttringes Nordwest wurde in diesem Bereich von 3 weiteren Neupflanzungen ausgegangen. Allerdings wurde in der Zwischenzeit hier eine Fernkälteleitung verlegt, weshalb einige Standorte nicht mehr zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird weiter untersucht, wie dies ausgeglichen werden kann.

Durch die enger gefassten Fahrbahnen sind die Bordsteine neu zu setzen. Dadurch ist auch die Straßenentwässerung mit Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalan schlüsse müssen neu hergestellt werden.

Am Platz der Opfer des Nationalsozialismus sind die in der Mittelinsel der Briener Straße stehenden Platanen zu erhalten. Um Eingriffe in den Wurzelraum zu minimieren, muss die Hinterkante der Gehbahn in der Flucht der vorhandenen Bordsteinkante liegen. Während den Arbeiten wird eine ökologische Baubegleitung die Maßnahmen überwachen.

Im Bereich Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring wurden eine Baumfällung und 10 Neupflanzungen bereits im Altstadtring Nordwest thematisiert, die jetzt dem Projekt Radschnellweg Münchner Norden / Altstadt-Radring zugeordnet werden. In diesem Bereich sind jetzt 7 Neupflanzungen vorgesehen. Aufgrund von zusätzlichen Spartenleitungen (Fernkälteleitung) stehen einige Standorte nicht mehr zur Verfügung. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird weiter untersucht, wie dies ausgeglichen werden kann.

Vorläufig wird der neue Radschnellweg Münchner Norden / Altstadt-Radring, Teil A an den Bestand der östlichen Briener Straße, in Richtung Odeonsplatz, angeschlossen. Für diesen Bereich ist erst ein Projektansatz durch das federführende Mobilitätsreferat zu entwickeln.

2.2.3 Kosten für Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den Teil A erstellt.

Danach ergeben sich für Teil A Projektkosten in Höhe von ca. 13.370.000 €.

Kostenberechnung	12.150.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	1.220.000 €
Projektkosten Teil A	<u>13.370.000 €</u>

Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1.220.000 € enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Die Kosten beinhalten die Straßenplanung und -baudurchführung inklusive der Kosten für die Verkehrsleittechnik, Straßenbeleuchtung samt historischer Kandelaber sowie die Entsorgung von Altlasten.

Das Baureferat hat die Kostenansätze der Kostenberechnung plausibilisiert.

Die hinsichtlich der auszuführenden Bautätigkeiten zum Einbau neuer Fahrradwege vergleichbare, innerstädtische Baumaßnahme Blumenstraße, mit einem Flächenansatz von ca. 10.750 m², erbrachte im letzten Jahr Ausschreibungsergebnisse von ca. 4 Mio. € für die Straßenbauleistungen.

Der vorliegende Teil A wurde mit den Ausschreibungsergebnissen der Blumenstraße verglichen. Hochgerechnet auf den Flächenansatz von Teil A des ersten Abschnittes des Altstadt-Radlringes von rund 34.000 m² ergeben sich Straßenbaukosten von ca. 12,65 Mio. Euro. Die Kostenberechnung liegt somit etwas unter den vergleichbaren Kosten der Blumenstraße. Dies begründet sich damit, dass in einigen Teilbereichen nur geringere Anpassungs- und Umbauarbeiten notwendig sind.

Der Stadtrat hat über die Genehmigung des Teils A mit der Kostenobergrenze in Höhe von 13.370.000 € zu entscheiden.

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

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da die vorhandene Verkehrsfläche nicht erweitert wird.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind in den anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplänen nachrichtlich aufgeführt.

2.2.4 Finanzierung Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A

Die Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradlring) - 1. Abschnitt Teil A: Lenbach-/Maximiliansplatz/Platz der Opfer des Nationalsozialismus, PK“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 2.000.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 – 2024 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahmen-Nr. 6300.1935 (Rangfolge Nr. 82) enthalten. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Das Baureferat wird daher die Umschichtung der Projektkosten aus der Nahmobilitätspauschale zur Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradlring) - 1. Abschnitt Teil A: Lenbach-/Maximiliansplatz/Platz der Opfer des Nationalsozialismus, PK“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 anmelden.

Die in 2021 erforderlichen Planungsmittel i. H. v. 300.000 € sind bereits bei der Finanzposition 6300.950.1935.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil A - Plan.-K.“ im Haushalt veranschlagt. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1935.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil A - Plan.-K.“ die ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anmelden.

Die Maßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig. Um den zuwendungsfähigen Umgriff und daraus resultierend die Höhe der Zuwendung zu klären, wird die Maßnahme eng mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

2.3 Ausblick verkehrliche Konzeption im Abschnitt Briener Straße

Wie auf Seite 3 in Ziffer 1 Sachstand und Beschlusslage beschrieben, stehen die Anforderungen für einen künftigen Linienbusbetrieb im Zweirichtungsverkehr in Konflikt mit den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radring“ sowie der Konzeption für Radschnellwege. Das in dieser Angelegenheit federführende Mobilitätsreferat klärt derzeit noch mit allen beteiligten Referaten und der Stadtwerke München GmbH, welche Lösungsansätze bei den konkurrierenden Nutzungsansprüchen möglich sind. Zudem zeigt die aktualisierte verkehrstechnische Untersuchung durch die neuen Nachweise über Verkehrssimulation, dass die Briener Straße am Odeonsplatz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden könnte. Der Bereich Briener Straße wird mit eigenem Beschluss nachgereicht, sobald eine Lösung abgestimmt ist.

2.4 Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B

2.4.1 Odeonsplatz, Ludwigstraße

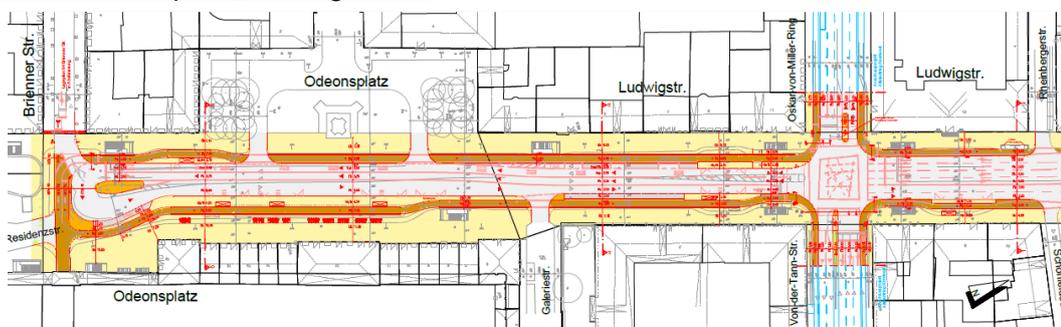


Abbildung 4: Übersicht Odeonsplatz / Ludwigstraße, Auszug aus Anlage 4

2.4.1.1 Verkehrliche Konzeption

In diesem Bereich ist künftig eine Fahrspur je Richtung für den motorisierten Individualverkehr ausreichend. Es sind im Wesentlichen nurmehr Zubringerfahrten zum Odeonsplatz und der anschließenden Fußgängerzone sicherzustellen. Denn die Briener Straße wird gesperrt oder nurmehr für reduzierten Verkehr in Fahrtrichtung West geöffnet. Ersatzweise wird dazu mit dem Bau des Altstadttring Nordwest am Oskar-von-Miller-Ring eine neue Abbiegemöglichkeit für den Oberflächenverkehr von der Ludwigstraße zum Maximiliansplatz geschaffen.

Am Odeonsplatz ist der Altstadt-Radring mit dem Radverkehr aus der Hofgartenstraße zu verknüpfen.

Aus der Hofgartenstraße wird dazu der Radverkehr künftig geradlinig zur Briener Straße fortgeführt. In einem Gespräch mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Verkehrsplanung, bat die Stadtratsfraktion Die Grünen - Rosa Liste um Prüfung, ob eine Art „Kreisverkehr“ (z. B. durch Blumenkübel) für den Radverkehr möglich ist, um Abbiegevorgänge zu vereinfachen. Geometrisch spricht Folgendes dagegen:

- Es fehlt an Platz um angemessene Mindestradien unterzubringen.
- Ein Kreisverkehr vor dem Hofgartentor ist am Rand des Odeonsplatzes nicht intuitiv zu begreifen.
- Ein Kreisverkehr steht in Konflikt mit der Stadtgestaltung.
- Hier ist durch das Zusammentreffen von Altstadt-Radring, Fußgängerzone und Hofgarten (gemeinsamer Fuß- und Radweg) eine gegenseitige Rücksichtnahme zwingend erforderlich.

Das Mobilitätsreferat erachtet einen Kreisverkehr nicht für sinnvoll:

Am Odeonsplatz, vor der Durchfahrt zum Hofgarten trifft sich der Altstadt-Radring- / die Radschnellverbindung mit den Fahrradrouten durch den Hofgarten und in der Residenzstraße. Entsprechend wird ein hohes Aufkommen an Radverkehr erwartet, das alle Beziehungen einschließt.

Auch für den Fußverkehr wird ein hohes Aufkommen erwartet. Aus dem Hofgarten und der Residenzstraße liegt auch eine gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr vor. Fußverkehr, der sich aus der Residenz- und Theatinerstraße in Richtung dem östlichen Gehweg Ludwigstraße und den weiter im Norden vorhandenen Bushaltestellen bewegt, kreuzt sich hier genauso mit dem Radverkehr wie der Fußverkehr aus dem Hofgarten und dem Fußverkehr zu und aus den beiden nahegelegenen Ausgängen der U-Bahn-Station.

Zusätzlich dient die Fläche als Zu- und Ausfahrt in die Fußgängerzone für Lieferverkehr und zur über die Fußgängerzone mittels Sondererlaubnis erschlossenen Garage in der Viscardigasse. Mit Beschluss vom 19.11.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125) hat der Stadtrat die Entscheidung zur zukünftigen Nord-Süd-Radverkehrsrouten durch die Altstadt, insbesondere die Festlegung des Abschnitts der Residenzstraße zwischen Max-Joseph-Platz und Odeonsplatz, als „Fußgängerzone, Rad- und Lieferverkehr frei“, getroffen. Durch den zukünftigen höhenfreien Ausbau als Fußgängerzone wird von Süden der Vorrang des Fußverkehrs dadurch nochmal gestärkt.

Durch die große Menge vor allem des Fußverkehrs sehen wir einen Kreisverkehr für den Radverkehr als problematisch an. Insbesondere würde voraussichtlich die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer*innen eine solche Regelung weder verstehen noch akzeptieren, was zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen würde. Aus den genannten Gründen wird ein Kreisverkehr für den Radverkehr aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht für sinnvoll erachtet.

Somit wird ein Kreisverkehr auf dem Odeonsplatz nicht weiterverfolgt.

Dadurch entfallen im Gesamtbereich des Odeonsplatzes folgende Parkplätze:

- Odeonsplatz Ostseite → Entfall ca. 20 Schrägparker
- Ludwigstraße vor Hausnummer 2 → ca. 9 zusätzliche Längsparker
- Ludwigstraße vor Hausnummern 1-3 → Entfall ca. 6 Längsparker
- Insgesamt entfallen in der Parkplatzbilanz in diesem Abschnitt ca. 17 Parkplätze.

2.4.1.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

Die gesamte Fahrbahn (Ludwigstraße) muss im Bereich des Odeonsplatzes umprofiliert werden. Ursächlich sind die neuen und verbreiterten Radverkehrsanlagen, die neuen Haltestellen und Haltestellenkanten der SWM/MVG sowie Änderungen am Taxistandplatz.

Die geradlinige Radverkehrsführung von der Briener Straße über den Platz zum Hofgarten erfordert eine eigene Fahrbahn für den Radverkehr mit einer Breite pro Richtung mit je 2,80 m. Diese Verbindung wird vorläufig an den Bestand der östlichen Briener Straße, in Richtung Platz der Opfer des Nationalsozialismus, angeschlossen. Auf dem Odeonsplatz und in der Ludwigstraße sind im weiteren Verlauf 2,80 m breite Radwege geplant. Am Abschnittsende vor dem Knoten mit der Von-der-Tann-Straße wird auf die Mittelinsel verzichtet. Hierdurch wird eine Radweg-Engstelle am Treppenaufgang vor Ludwigstraße 11 vermieden.

Entsprechend dem Verkehrskonzept bedingt die Neuanlage der Radwege am Odeonsplatz den Taxistand vor dem Hofgartentor neu zu organisieren. Künftig werden hier nicht mehr alle Taxen zweireihig nebeneinander warten. Der Taxistand bleibt aber für etwa 4 Taxen vor Ort erhalten. Warteplatz für nachrückende Taxen wird in einem Taxi-Speicher vor dem Anwesen Ludwigstraße 1 vorgehalten. So bleibt der Zustieg der Fahrgäste weiterhin am bekannten, zentralen Standort am Rande der Fußgängerzone bestehen. Die Lösung ist mit der Taxivereinigung abgestimmt.

Um der Ludwigstraße im Umfeld des Odeonsplatzes ein harmonisches ruhiges Bild zu geben, wurde darauf geachtet, dass die Bordstein-Fluchten möglichst einheitlich sind und wenig Sprünge aufweisen. Deshalb werden auch zwischen der Galeriestraße und dem Buskap vor der Von-der-Tann-Straße Längsparkplätze angeordnet. Durch die deutliche Verschmälerung der Fahrbahn lassen sich zusätzlich zu den Parkern dennoch beidseitig die Fuß- und Radwege verbreitern.

Die Bushaltestellen werden gemäß den Anforderungen der SWM/MVG angeordnet; hier sind auch die im „Leistungsprogramm der MVG für die Fahrplanperiode 2021“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00551; Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat des Stadtrates vom 05.08.2020) vorgestellten zusätzlichen Buslinien bereits im Projekt mit berücksichtigt. Im Bereich Odeonsplatz wurde zusätzlich zu den MVG-Buslinien auch ein Halt für Stadtrundfahrten berücksichtigt. Durch den hohen A18S-Sonderprofilbordstein und Bodenindikatoren können künftig die Haltestellen durch in ihrer Mobilität eingeschränkte und sehbehinderte Personen eigenständig genutzt werden. An der langen Haltekante ostseitig des Odeonsplatzes, vor dem Bazargebäude wird in Abstimmung mit den SWM/MVG ein langes Buskap eingerichtet. In Gegenrichtung ist nach dem Oskar-von-Miller-Ring ebenfalls ein Buskap vorgesehen. Im weiteren Gesamtverlauf über den Odeonsplatz ergibt sich eine gerade Bordsteinflucht.

Durch die deutliche Verschmälerung der Fahrbahn in diesem gesamten Bereich können entsprechend dem Verkehrskonzept die ostseitige Gehbahn und Radweg samt vorgelagerter Haltestellenfläche wesentlich verbreitert werden. Damit diese bedeutende Fläche des Odeonsplatzes eine ruhige Gestalt behält, wird der Seitenraum bis zur neuen Bordsteinkante mit durchgängiger Querneigung vorgesehen. Der mit der Längsentwicklung und dem barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen verbundene Höhenunterschied erfordert ein Absenken der Fahrbahn mit der anstehenden Umprofilierung. Unter Berücksichtigung eines verstärkten Oberbaues für den Busverkehr ist die Fahrbahn inklusive Frostschuttschicht komplett neu zu bauen. Mit den neuen Bordsteinfluchten ist die Straßenentwässerung im Gesamtbereich mit Rinne sowie Sinkkästen am Fahrbahnrand, Leitungen und tiefliegenden Kanalanschlüssen neu herzustellen. Im gesamten Bereich Odeonsplatz und Ludwigstraße können aber die historischen Kandelaber unverändert bleiben.

Hier sind weder Fällungen notwendig noch Pflanzungen geplant.

2.4.2 Kreuzung Altstadttring / Ludwigstraße

2.4.2.1 Verkehrliche Konzeption

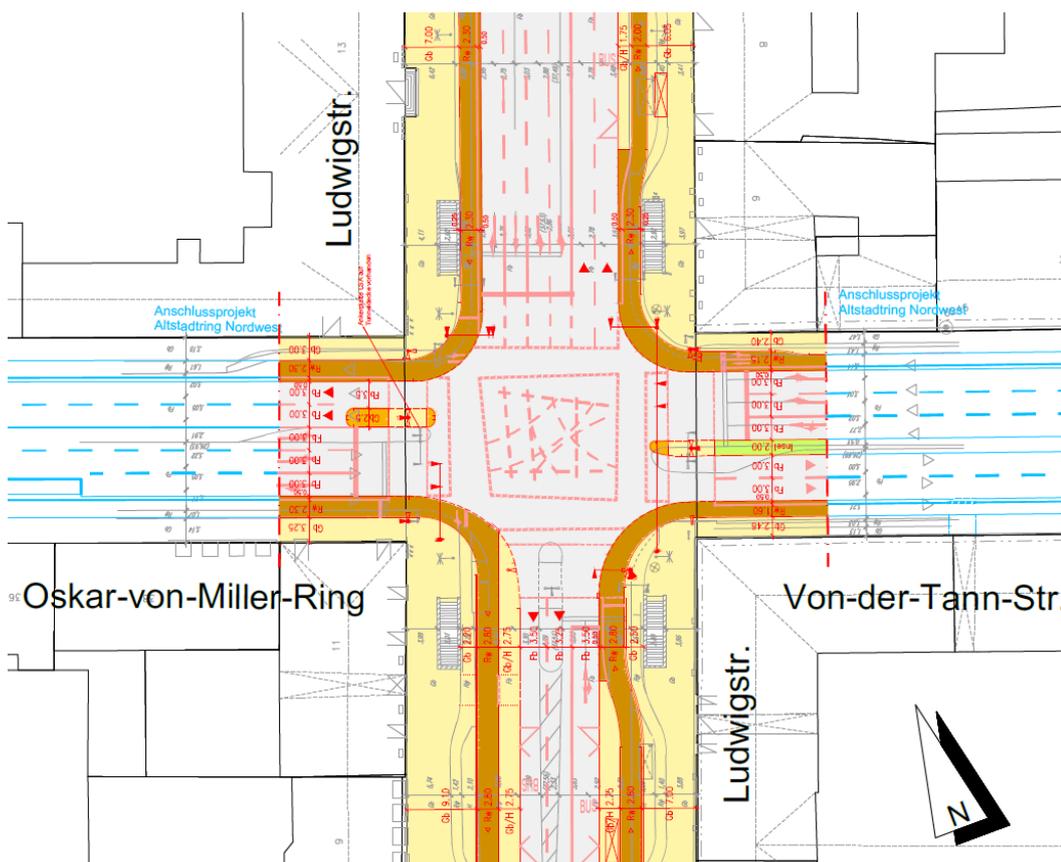


Abbildung 5: Übersicht Knoten Ludwig-/ Von-der-Tann-Straße, Auszug aus Anlage 4

Der neue Radschnellweg entlang der Ludwigstraße kreuzt hier den Altstadttring. Dieser Knotenpunkt verknüpft andererseits im großräumigen Verkehrsnetz des motorisierten Individualverkehrs die westlichen und nördlichen Stadtbezirke mit dem Münchner Osten und hat deshalb auch für den Wirtschaftsverkehr besondere

Bedeutung. Denn nördlich erlaubt der Englische Garten keine solche Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr mehr (nächste Querung am Mittleren Ring), südlich davon die Altstadt. Es ist an der Oberfläche über dem Tunnel hier ein starker Verkehrsstrom über die Ecke Ludwigstraße Nord / Von-der-Tann-Straße zu bewältigen. Dieser Knotenpunkt war zentraler Bestandteil des im Bau befindlichen Projekts Altstadttring Nordwest. Durch die Überlagerung beider Projekte wurde die Leistungsfähigkeit aus folgenden Gründen neuerlich verkehrstechnisch untersucht:

In der Von-der-Tann-Straße bedingt eine bauliche Umsetzung breiterer Radwege nach dem neuen Standard des beschlossenen Altstadt-Radlriings (Anlage 4A), Fahrbahnen zu verschmälern. Dies hätte folgende Konsequenzen:

- Entfall der zweiten Rechtsabbiegerspur in Richtung Ludwigstraße Nord.
- Der Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße verliert an Leistungsfähigkeit.
- Nach Einschätzung der Untersuchung kommt es vermehrt zu Verlustzeiten am Knoten. Hierdurch wird auch der Knoten Prinzregentenstraße / Altstadttring überstaut und dieser ist vermutlich nicht leistungsfähig.
- Durch die Überstauungen an der Kreuzung zur Prinzregentenstraße ist die Verkehrssicherheit des dort querenden Fuß-/ und Radverkehrs nicht mehr gegeben, da auch das Kreuzungsinne überstaut wird und Fuß- und Radverkehr dann bei Grün durch im Kreuzungsbereich stehenden Verkehr quert.
- Der Linienbus müsste hohe Verlustzeiten einplanen.
- Die Straßenverkehrsbehörde, jetzt Mobilitätsreferat, weist darauf hin, dass solch eine Neuordnung mit nur einem Rechtsabbiegestreifen eine neue Gefahrenstelle für den Radverkehr schafft! Denn abbiegender Kraftverkehr hätte zeitgleich mit dem Radverkehr grün. Zwar hätten Kraftfahrzeuge auf Radfahrende zu achten, aber es kommt in solchen Situationen immer wieder zu schweren Radunfälle, vor allem durch abbiegende LKW (toter Sichtwinkel).
- Durch den Rückstau der Verkehrsbeziehung Von-der-Tann-Straße – Ludwigstraße entsteht die Gefahr von Ausweichverkehr in der östlichen Maxvorstadt.

Der Knotenpunkt Ludwig-/ Von-der-Tann-Straße wurde verkehrstechnisch detailliert für verschiedene Planfälle untersucht:

- Briener Straße als Einbahnstraße (wie heute) und eine Rechtsabbiegespur in der Von-der-Tann-Straße (durchgängige Radwegbreiten 2,3/2,8 m)
- Briener Straße als Einbahnstraße (wie heute) und zwei Rechtsabbiegespuren in der Von-der-Tann-Straße (im Stauraum auf einer Länge von ca. 60 m Radwegbreiten 1,6 m, sonst 2,3/2,8 m)
- Briener Straße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und eine Rechtsabbiegespur in der Von-der-Tann-Straße (durchgängige Radwegbreiten 2,3/2,8 m)
- Briener Straße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und zwei Rechtsabbiegespuren in der Von-der-Tann-Straße ((im Stauraum auf einer Länge von ca. 60 m Radwegbreiten 1,6 m, sonst 2,3/2,8 m)

Ergebnis und Empfehlung der aktualisierten Verkehrsuntersuchung

Die Ergebnisse zeigen, dass sich im Jahr 2035 bereits ohne die Maßnahmen zum Radschnellweg Münchner Norden / Altstadt-Radring im Vergleich zur letzten Verkehrszählung aufgrund der steigenden Verkehrsmenge die Leistungsfähigkeiten verschlechtern; dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt Von-der-Tann-Straße/ Ludwigstraße/ Oskar-von-Miller-Ring. Dieser verzeichnet in der Morgenspitzenstunde eine mangelhafte Leistungsfähigkeit und verschlechtert sich in der Abendspitzenstunde auf die Qualitätsstufe ungenügend. Die weiteren Knotenpunkte weisen lediglich geringfügige Veränderungen auf.

In den einzelnen untersuchten Fällen zeigen sich teilweise Verbesserungen im Verkehrsfluss und in Folge dadurch auch in der Leistungsfähigkeit. Es ist unterstellt, dass sich nach Realisierung des Radschnellwegs Münchner Norden / Altstadt-Radring insbesondere Fahrten über kurze Distanzen vom Pkw auf das Rad verlagern lassen. Diese Fahrten wurden im Sinne einer Verlagerung auf das Rad um 10 % reduziert. Trotz der reduzierten Verkehrsmengen können am Knotenpunkt Von-der-Tann-Straße / Ludwigstraße / Oskar-von-Miller-Ring mit einem Fahrstreifen für den Rechtsabbieger aus der Von-der-Tann-Straße in die Ludwigstraße (Ost → Nord) die Verkehrsmengen nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Durch den deutlich erweiterten Rückstau auf der Von-der-Tann-Straße, der bis zum Franz-Josef-Strauß-Ring zurückreichen kann, wird so insbesondere der Verkehr in Richtung Westen und Süden behindert. Hiervon ist auch der Linienbus in Richtung Odeonsplatz betroffen.

Um die Leistungsfähigkeiten in den Spitzenstunden zu verbessern, muss in der Von-der-Tann-Straße der Rechtsabbieger in die Ludwigstraße mit zwei Fahrstreifen geführt werden. Das bedeutet, dass der Altstadt-Radring hier, im Zulauf zum Knoten, nur mit dem Mindestmaß von 1,60 m gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) umgesetzt werden kann.



Abbildung 6: Darstellung der Verlustzeiten mit Fokus auf die Von-der-Tann-Straße für die Morgenspitzenstunde für den Fall Sperrung MIV Briener Straße mit einer Rechtsabbiegespur von Von-der-Tann-Straße (Ost) → Ludwigstraße (Nord)

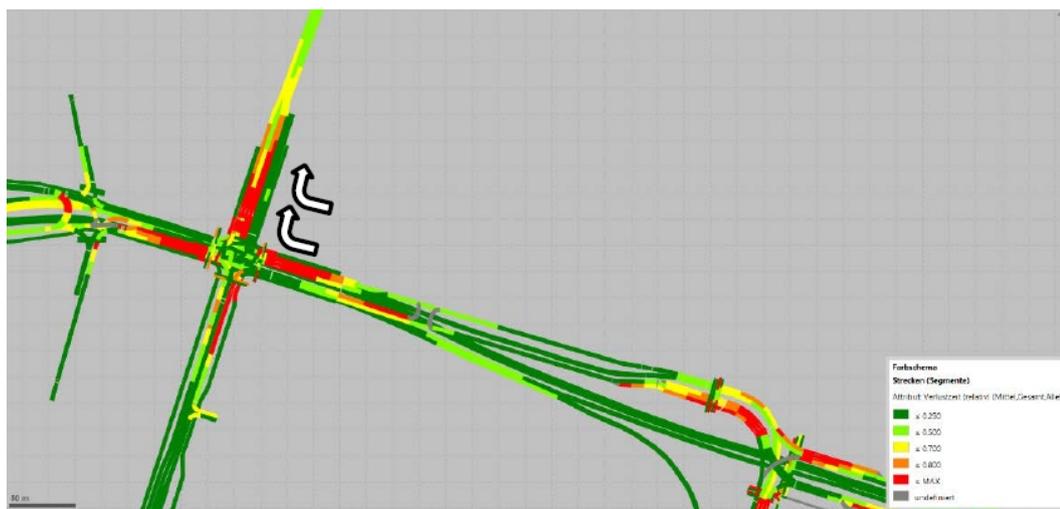


Abbildung 7: Darstellung der Verlustzeiten mit Fokus auf die Von-der-Tann-Straße für die Morgenspitzenstunde für den Fall Sperrung MIV Briener Straße mit zwei Rechtsabbiegespuren von Von-der-Tann-Straße (Ost) → Ludwigstraße (Nord)

Der Unterschied der Verlustzeiten bei einem bzw. zwei Rechtsabbiegestreifen für die Morgenspitzenstunde ist den Abbildungen 1 und 2 zu entnehmen. Hierbei bedeutet rot hohe Verlustzeiten und grün fließender Verkehr.

Aus Sicht der Gutachter führt eine Sperrung der Briener Straße zwischen dem Amiraplatz und dem Odeonsplatz mit dem zweistreifigen Rechtsabbieger der Von-der-Tann-Straße in die nördliche Ludwigstraße gar zu verbesserten Leistungsfähigkeiten. In diesem Fall ist der Knotenpunkt Von-der-Tann-Straße / Ludwigstraße / Oskar-von-Miller-Ring in der Morgenspitzenstunde rechnerisch nur noch auf einer Verkehrsbeziehung nicht leistungsfähig und dies denkbar knapp. In der Abendspitzenstunde ist der Knotenpunkt leistungsfähig. Deshalb empfiehlt das neue Gutachten eine Sperrung der Briener Straße und weicht hier von der früheren Untersuchung ab.

Dieses neue Ergebnis ist als genauer einzustufen, weil früher in 2013 die Leistungsfähigkeiten mithilfe von Tabellenberechnungsverfahren ermittelt wurden. 2020 wurden jedoch die Leistungsfähigkeiten mit eigener Simulation ermittelt.

Fazit:

Es wird empfohlen, am Knoten Ludwigstraße / Altstadttring die für einen sicheren und leistungsfähigen Knoten notwendigen Fahrstreifen vorzusehen (zweistreifige Abbiegebeziehung Von-der-Tann-Straße / Ludwigstraße) entsprechend der projektgenehmigten Planung des Altstadttringes Nordwest umzusetzen. Für die notwendigen Aufstellflächen in der Von-der-Tann-Straße müssen vor dem Knoten auf etwa 60 m Länge die Radwege in beiden Fahrtrichtungen auf 1,60 m reduziert werden (Anlage 4). Auf der restlichen Länge der Von-der-Tann-Straße kann der Altstadt-Radring auf der Nordseite gemäß den Forderungen des Bürgerbegehrens mit einer Breite von 2,80 m und auf der Südseite mit einer Breite von 2,30 m umgesetzt werden. Durch den zweiten Rechtsabbiegestreifen entsteht keine neue Gefahrenstelle für den Radverkehr und dem Hinweis der Straßenverkehrsbehörde wird Rechnung getragen. Stattdessen kann der Radverkehr sicher in einer eigenen Phase geradeaus und indirekt linksabbiegend über den Knoten geführt werden. Stellungnahme und Einschätzung der Initiatorinnen und Initiatoren des Radentscheid München sind der Anlage 6 zu entnehmen. Das Mobilitätsreferat nimmt zu den Argumenten des Radentscheids München wie folgt Stellung:

Am Knotenpunkt Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße / Oskar-von-Miller-Ring trennen sich Altstadt-Radring und Radschnellverbindung Münchner Norden. Zusätzlich ist der Knotenpunkt zentraler Bestandteil des Projekts Altstadttring Nordwest. Zur Umsetzung des Altstadt-Radlings und der Radschnellverbindung wurde der Knoten wie beschrieben neuerlich verkehrstechnisch untersucht. Alle Pläne orientieren sich dabei an der verkehrssicheren Abwicklung des Knotens v. a. für Fuß- und Radverkehr.

Die Untersuchung baut auf dem Prognosemodell der Landeshauptstadt München auf. Es sind zusätzlich durch die Gutachter Annahmen getroffen worden, um die Auswirkungen der Förderung des Radverkehrs auf den Modal-Split zu berücksichtigen. So ist unterstellt, dass sich nach Realisierung des Radschnellwegs Münchener Norden / Altstadt-Radring insbesondere Fahrten über kurze Distanzen vom Pkw auf das Rad verlagern lassen. Diese Fahrten wurden im Sinne einer Verlagerung auf das Rad um 10 % reduziert.

Die bauliche Umsetzung breiterer Radwege gemäß dem Altstadt-Radring in der Von-der-Tann-Straße hätte deutliche Auswirkungen, v. a. auf die Sicherheit des Knotenpunkts Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße / Oskar-von-Miller-Ring als auch auf den Knotenpunkt Altstadttring / Prinzregentenstraße.

Die vorgeschlagenen sechs Fahrspuren in der Ludwigstraße setzen sich aus einer Rechtsabbiegespur, einer Geradeauspur und zwei Linksabbiegespuren Richtung Süden, sowie zwei Spuren Richtung Norden zusammen. Ähnlich setzen sich die fünf Fahrspuren in der Von-der-Tann-Straße aus zwei Rechtsabbiegespuren, einer Mischspur Gerade/Links Richtung Westen und zwei Spuren Richtung Osten zusammen. Für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs gemäß Vision Zero sind am Knotenpunkt die Abbiegeströme getrennt gegenüber den parallelen schwächeren Verkehrsteilnehmenden signalisiert. Daher stehen für die Abbiegephasen nur kurze Grünzeiten zur Verfügung und es sind entsprechend zusätzliche Spuren im Zu- und Ablauf des Knotens notwendig.

In der Beziehung Von-der-Tann-Straße – Ludwigstraße fahren je Richtung in der Spitzenstunde ca. 900 Fahrzeuge. Mit den vorgeschlagenen zwei Abbiegespuren je Richtung sind diese sicher abwickelbar. Bei einer Reduktion auf eine Abbiegespur in der Ludwigstraße oder der Von-der-Tann-Straße könnten in der Beziehung nur noch 50 %, also 450 Fahrzeuge pro Stunde, abgewickelt werden. Die Konsequenzen der breiteren Radwege sind zuvor ausführlich beschrieben.

Es wird deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen, vor dem Knoten auf etwa 60 m Länge die Radwege in beiden Fahrtrichtungen auf 1,60 m (ERA-konform) zu reduzieren. Auf der restlichen Länge der Von-der-Tann-Straße kann der Altstadt-Radring gemäß Forderungen des Bürgerbegehrens umgesetzt werden.

An allen Stellen sind entsprechend den baulichen Gegebenheiten möglichst große Aufstellflächen für den Radverkehr geplant.

Genauso wird empfohlen die Radwege in der Ludwigstraße auf etwa 70 m Länge bis zur Schönfeldstraße auf 2,00 / 2,30 m zu reduzieren.

2.4.2.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

An diesem Knoten schließt der von Garching kommende neue Radschnellweg an den Altstadt-Radring an. Hier gelten verschiedene Anforderungsprofile:

- Im Osten (Von-der-Tann-Straße) und im Süden (Ludwigstraße, Richtung Odeonsplatz) ist der Altstadt-Radring mit einer Breite von 2,80 m maßgebend.
- Im Westen (Oskar-von-Miller-Ring) gilt die im Münchner Radentscheid festgelegte Breite von 2,30 m.
- Im Norden (Ludwigstraße, Richtung Siegestor) ist die Regelbreite für Radschnellwege mit 3,00 m zu berücksichtigen.

Der Abschnitt südlich des Knotens ist bereits in Ziffer 2.4.1 beschrieben.

Im Abschnitt nördlich des Knotens geht das Ausbauprojekt Radschnellweg München Norden – Abschnitt 1 bis zur Einmündung Schönfeldstraße.

Damit hier die Regelbreite von 3,00 m für Radschnellwege möglichst erreicht wird, muss die Fahrbahn verschmälert werden. Es entfällt ein Kfz-Fahrstreifen gegenüber heute. Durch die enger gefasste Fahrbahn sind die Bordsteine neu zu setzen. So ist auch die Straßenentwässerung mit Rinne am Fahrbahnrand anzupassen. Sinkkästen, Leitungen und tiefliegende Kanalanschlüsse müssen neu hergestellt werden. Dennoch bestehen hier Zwangspunkte durch vorhandene Treppenaufgänge, die Bushaltestelle und einen U-Bahn-Notausgang. Im Einzelnen:

- Die bestehende Fußgängerunterführung auf der nördlichen Seite des Knotenpunktes Ludwigstraße / Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße kann aus Sicht des Verkehrsgutachters weiterhin nicht oberirdisch erfolgen. Bei einer Einrichtung einer Fußgängerfurt wären die zu berücksichtigenden Zwischenzeiten an diesem Knotenpunkt nicht mehr leistungsfähig abwickelbar.
- Die Bushaltestelle in Richtung stadtauswärts kann nicht verlegt werden und benötigt eine Ein- und Ausstiegsfläche zwischen Fahrbahn und Radweg.
- Die historische Straßenbeleuchtung kann nicht versetzt werden, da die Kandelaber zwischen Altstadttring und Siegestor in einer Flucht zu halten sind.
- Der U-Bahn-Notausgang in der westlichen Gehbahn kann nicht versetzt und nicht für den Radweg genutzt werden.

Diese Zwangspunkte bedingen, dass der Radschnellweg nur mit ca. 2,0 m an der engsten Stelle (Notausgang), sonst mit ca. 2,3 m ausgeführt werden kann. Ab der Schönfeldstraße wird die Regelbreite von 3,00 m beidseitig erreicht, hier wird der nächste Abschnitt 2 des Radschnellweges Münchner Norden ansetzen.

2.4.3 Kosten für Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den Teil B erstellt.

Danach ergeben sich für Teil B Projektkosten in Höhe von ca. 8.630.000 €.

Kostenberechnung	7.850.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	780.000 €
Projektkosten Teil B	<u>8.630.000 €</u>

Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 780.000 € enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Die Kosten beinhalten die Straßenplanung und -baudurchführung inklusive der Kosten für die Verkehrsleittechnik, Straßenbeleuchtung sowie die Entsorgung von Altlasten.

Das Baureferat hat die Kostenansätze der Kostenberechnung für Teil B analog dem Teil A mit der vergleichbaren, innerstädtischen Baumaßnahme Blumenstraße plausibilisiert.

Hochgerechnet auf den Flächenansatz von Teil B des ersten Abschnittes des Altstadt-Radlringes von rund 19.000 m² ergeben sich Straßenbaukosten von ca. 7,07 Mio. Euro. Die Kostenberechnung liegt somit etwas über den vergleichbaren Kosten der Blumenstraße. Dies begründet sich u.a. damit, dass die gesamte Fahrbahn im Bereich des Odeonsplatzes insbesondere durch die starke Busbelastung aufwendig umgebaut werden muss.

Der Stadtrat hat über die Genehmigung des Teils B mit der Kostenobergrenze in Höhe von 8.630.000 € zu entscheiden.

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

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da die vorhandene Verkehrsfläche nicht erweitert wird.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind in den anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplänen nachrichtlich aufgeführt.

2.4.4 Finanzierung Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B

Die Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradring) - 1. Abschnitt Teil B: Odeonsplatz/Ludwigstr. -PK " ist bisher nicht im Mehrjahresinvestitionsprogramm enthalten.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Das Baureferat wird daher die Herauslösung der Maßnahme „Radschnellweg Münchner Norden - 1. Abschnitt Teil B: Odeonsplatz/Ludwigstr. - PK“ aus der Nahmobilitätspauschale zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 anmelden.

Das Baureferat wird sich die in 2021 erforderlichen Planungsmittel i. H. v. 150.000 € aus der Finanzposition 6300.950.1110.6 „Nahmobilitätspauschale“ in 2021 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bereitstellen lassen. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.2020.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil B - Plan.-K.“ die ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anmelden.

Die Maßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig. Um den zuwendungsfähigen Umgriff und daraus resultierend die Höhe der Zuwendung zu klären, wird die Maßnahme eng mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

3. Bauablauf und Termine für den Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teile A und B

Die Baudurchführung erfolgt abgestimmt mit der Umsetzung des Projektes Altstadtringtunnel.

Um den Baubeginn für den Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teile A und B im Sommer 2022 zu ermöglichen und die umfangreichen Straßenbauarbeiten bestmöglich zu beschleunigen und bis Ende 2024 weitestgehend abzuschließen, werden die Maßnahmenteile A und B getrennt voneinander ausgeschrieben. Zudem sind innerhalb der Maßnahmenteile A und B mehrere parallel laufende Baufelder vorgesehen. Mit entsprechenden verkehrlichen Einschränkungen im gesamten Umgriff des Radschnellweges Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), ist zu rechnen, wobei die einzelnen Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden.

Da im Zuge der Ausführungsplanung keine wesentlichen Änderungen mehr zu erwarten sind und um den Baubeginn im Jahr 2022 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze eingehalten wird.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

4. Anhörungen der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse des 1. Stadtbezirks Altstadt - Lehel und des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt wurden angehört und haben der Maßnahme nicht zugestimmt.

Die Stellungnahmen sind den Anlagen 8 und 9 zu entnehmen.

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

4.1 Kreuzung Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße

Die Bezirksausschüsse fordern die Streichung einer Linksabbiegerspur (von derzeit zwei) von der Ludwigstraße kommend nach Osten in die Von-der-Tann-Straße und die Streichung einer Spur (von derzeit zwei) in der Von-der-Tann-Straße nach Osten.

Dadurch werden rund 3 Meter Platz gewonnen, der wie folgt genutzt werden kann:

- Breitere Radwege in der Von-der-Tann-Straße
- Überprüfung, ob eine barrierefreie Querungsmöglichkeit geschaffen werden kann
- Mehr Platz für die Bushaltestelle in der Ludwigstr. nord-östlich der Kreuzung.
Der Fahrradschnellweg soll das Buswartehaus nicht von der Haltestelle trennen.
- Wenn möglich, wird die verbleibende Fläche dem Fußverkehr gewidmet

Das Mobilitätsreferat hat in Zusammenarbeit mit dem Baureferat – Tiefbau die dargestellten Planungen zu dem Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße in der Zwischenzeit überarbeitet und hinsichtlich einer radentscheidkonformen Planung optimiert.

Die Pläne wurden den Bezirksausschüssen in einem Termin am 19. Mai 2021 präsentiert. Am 16. Juni 2021 fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt, bei der Anwohner*innen, Gewerbetreibende, Verbandsvertreter*innen und Interessierte zu den Plänen informiert wurden. Hierbei wurden auch die geänderten Pläne zum Knoten Von-der-Tann-Straße / Ludwigstraße vorgestellt.

4.1.1 Verkehrliche Konzeption

Die optimierte Planung beruht auf der durchgängigen baulichen Umsetzung der notwendigen Breiten der Radwege von 2,80 m in der Von-der-Tann-Straße und 3 m in der Ludwigstraße Nord, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Die Konzeption von zwei Rechtsabbiegespuren aus der Von-der-Tann-Straße soll auf Grundlage der in Kapitel 2.4.2 dargelegten möglichen Konsequenzen erhalten bleiben.

Es wird deshalb vorgeschlagen, die notwendigen Breiten für die Radwege zu Lasten einer der beiden Linksabbiegespuren von der Ludwigstraße in die Von-der-Tann-Straße einzurichten. Sowohl in der Ludwigstraße Nord als auch in der Von-der-Tann-Straße ist dann eine Fahrspur weniger vorhanden. Zusätzlich zu den Radwegen können die beiden Gehwege etwas verbreitert werden (Anlage 4B).

Durch die geänderte Aufteilung der Fahrspuren, Radweg- und Gehwegflächen in der Kreuzung entstehen folgende Konsequenzen:

- Die in Kapitel 2.4.2 beschriebenen Auswirkungen des Entfalls einer der beiden Rechtsabbiegespuren (Rückstau in die Von-der-Tann-Straße inkl. Überstauung des nächsten Knotens und Verlustzeiten des Linienbusses, sowie Gefahrenstelle für Radverkehr) treten nicht auf.
- Entfall einer Linksabbiegespur von der Ludwigstraße Nord
- Entfall einer Ausfahrt der Kreuzung in der Von-der-Tann-Straße
- Drastische Kapazitätsreduktion der Abbiegebeziehung Ludwigstraße Nord – Von-der-Tann-Straße.
- Durch den Rückstau in der Ludwigstraße sind auch die Fahrtbeziehungen Richtung Odeonsplatz und Oskar-von-Miller-Ring betroffen.

Die SWM/MVG strebt generell einen möglichst behinderungsfreien Buslinienverkehr an, der auch durch Rückstaus in Folge von Leistungsfähigkeitsdefiziten nicht beeinträchtigt werden soll.

Natürlich sind Lösungen zu bevorzugen, die eine Umsetzung der gemäß Beschlusslage anzuwendenden Regelbreiten für Radverkehrsanlagen in München gewährleisten, insofern Beeinträchtigungen für den Linienverkehr durch Drosselungen des einfließenden Verkehrs, Busspuren oder andere Lösungen vermieden werden können.

In diesem Zusammenhang begrüßen die SWM/MVG ausdrücklich den neuen Lösungsvorschlag für den Knoten Ludwig- / Von-der-Tann-Straße mit der Beschlusslage entsprechender Radverkehrsinfrastruktur, erreicht durch den Entfall einer Linksabbiegespur in der Ludwigstraße.

Allerdings könnten durch die eingeschränkte Leistungsfähigkeit des Knotens, bedingt durch die Halbierung der Kapazität des Linksabbiegers von der Ludwigstraße in die Von-der-Tann-Straße im Vergleich zur ursprünglich dem Beschlussentwurf beigefügten Variante deutliche Rückstaus in der Ludwigstraße auf der linken Fahrspur auftreten, die im Regelbetrieb jedoch nicht vom Buslinienverkehr genutzt wird. Behinderungen für den Buslinienverkehr sind jedoch durch eine Überstauung des Knotens Ludwig- / Theresienstraße zu erwarten, wenn der Rückstau vom Knoten mit der Von-der-Tann-Straße in diesen Knoten mit der Theresienstraße hinein reicht und dadurch die aus der Ludwigstraße nach links in die Theresienstraße abbiegende Linienbusse am Abbiegen hindert. Daher ist darauf zu achten, dass dieser Knoten selbst nicht überstaut wird, ggf. durch die Einbringung von Detektoren und einer Dosierung des aus Norden zufließenden Kfz-Verkehrs.

Eine deutliche Verlagerung der Verkehre ist aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Ausweichstrecken nicht in dem Maße zu erwarten, dass es zu einer Entlastung kommt. Besonders unerwünscht wäre dabei vor allem eine kurzfristige Verlagerung des Verkehrs nicht auf andere Straßen des Hauptstraßennetzes wie den Mittleren Ring sondern auf die Nebenstraßen der angrenzenden südlichen Maxvorstadt oder des Lehels. Langfristig geht das Mobilitätsreferat von einer generellen Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in den Innenstadtbereichen aus. Um kurzfristige Verlagerung zu vermindern und möglichst zu vermeiden bzw. um eine beschriebene Behinderung der Busse der MVG am Knoten Ludwig- / Theresienstraße zu vermeiden, schlägt das Mobilitätsreferat vor, Teile des auf die Ludwigstraße zufließenden Verkehrs bereits an der Ingolstädter und Ungererstraße auf den Mittleren Ring abzuleiten. Dazu wird parallel zur weiteren baulichen Planung ein Konzept entwickelt, welcher Anteil des Verkehrs dort reduziert wird.

Die Bezirksausschüsse weisen auf die fehlende barrierefreie Fußgängerquerung des nördlichen Astes der Ludwigstraße am Knoten Ludwig- / Von-der-Tann-Straße hin. Durch diese fehlende oberirdische Querung ist auch die Erreichbarkeit der Bushaltestelle auf der Ostseite von der Westseite der Ludwigstraße aus beeinträchtigt. Die oberirdische Querung wurde deshalb nochmals geprüft.

Die Querungslänge für den Fußverkehr über die Fahrbahnen und die beiden Radwege beträgt in der Ludwigstraße nördlich des Altstadtrings ca. 23 m. Durch die vorhandene Unterquerung ist ohne weiteren Fahrspurentfall keine Verkürzung dieses Maßes durch beispielsweise eine Mittelinsel oder Aufstellflächen zwischen Radweg und Fahrbahn möglich. Diese große Querungslänge würde bei Einrichtung einer oberirdischen Querung einen derart großen Zeitbedarf für das Signal des Fußverkehrs (Gehen und Schutzzeit ca. 40 Sekunden) benötigen, so dass für alle anderen Verkehrsbeziehungen, auch für die dortigen separaten Abbiegephasen, nur noch minimal Grünphasen möglich wären. Dies würde dann auch den Fuß- und Radverkehr entlang der Ludwigstraße massiv beeinträchtigen.

4.1.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

Der Bezirksausschuss Altstadt - Lehel bittet zu prüfen, ob mit einer Sonderform des Bushalteshäuschen eine Trennung von Haltestelle + Wartehäuschen vermieden werden kann. Ziel der Planung ist es den Haltestellenbereich so breit wie möglich zu gestalten, damit hier eine Wartehalle situiert werden kann. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird abgestimmt ob eine Wartehalle zwischen Fahrbahn und Radweg platziert werden kann. Eine Standardwartehalle wie in Anlage 4B dargestellt passt nur hinter den Radweg. Der östliche Rand des 3 m breiten Radschnellwegs ist durch die historische Straßenbeleuchtung definiert. Der Bordstein wurde deswegen soweit westlich wie möglich platziert. Dadurch entsteht in der Ludwigstraße eine Radwegbreite von 3,65 m zwischen der Einmündung Von-der-Tann-Straße und der etwa 20 m nördlich beginnenden Bushaltestelle.

4.2 Kreuzung Briener Straße / Oskar-von-Miller-Ring

Die Bezirksausschüsse fordern eine einfache Kreuzung mit entsprechenden Abbiegebeziehungen (vierarmiger Knoten) und größere Aufstellflächen für Fahrräder.

4.2.1 Verkehrliche Konzeption

Ein vierarmiger Knoten am Platz der Opfer des Nationalsozialismus wurde im Zuge der Beschlussvorlage geprüft und in Kapitel 2.2.2.1 beschrieben. Wie dort dargestellt, ist eine Neukonzeption als vierarmiger Knoten nur unter dem Entfall der beiden Platanen auf der Mittelinsel möglich und wird daher abgelehnt.

4.2.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

Es sind Aufstellflächen für indirekt Linksabbiegende vorgesehen. Die finale Lösung hängt von der Gestaltung der Briener Straße ab. Die Markierung der auf Aufstellflächen für Räder wird in diesem Zusammenhang für den gesamten Kreuzungsbereich mit besonderem Augenmerk erarbeitet werden.

4.3 Odeonsplatz / Fehlende Planungen für die Briener Straße

Die Bezirksausschüsse merken an, dass die Planungen für die Briener Straße nicht vorliegen. Die Planungen der Briener Str. haben Auswirkungen auf den Odeonsplatz sowie den Maximiliansplatz. Es gibt derzeit noch offene Fragen, darunter:

- Wie viele Buslinien werden in Zukunft durch die Briener Str. fahren?
Was wiederum Auswirkungen auf Wendeschleifen und notwendige Haltestellen am Odeonsplatz hat.
- Soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) in beide Richtungen ausgeschlossen werden?

4.3.1 Verkehrliche Konzeption

Wie in Kapitel 1 und 2.3 beschrieben, werden für den Abschnitt der Briener Straße zwischen Platz der Opfer des Nationalsozialismus und Odeonsplatz die Lösungsansätze bei den konkurrierenden Nutzungsansprüchen geklärt. Die Planungen am Odeonsplatz (Wendeschleife, Bushaltestellen) sind jedoch in ihrer Dimension unabhängig von der Entscheidung zur Briener Straße.

Am Odeonsplatz verkehren bereits heute (Stand April 2021) folgende Linien der MVG:

- Linie 100 (Durchfahrt Richtung Ostbahnhof): 5-Minuten-Takt
- Linie 100 (Durchfahrt Richtung Hauptbahnhof): 5-Minuten-Takt
- Linie 153 (Endhaltestelle): 10-Minuten-Takt
- Nachtlinien N40, N41 und N45 (Durchfahrt Richtung Stachus / Sendlinger Tor)
- Nachtlinien N40, N41 und N45 (Durchfahrt Richtung Münchner Freiheit)

Zusätzlich halten die Sightseeingbusse der beiden Betreibergesellschaften, die eine eigene Haltestelle bekommen. Zur Trennung der beiden Richtungen der Linie 100, dem wartenden Bus der Linie 153 und den Sightseeingbussen sind, in Abstimmung mit der MVG, vier Haltepositionen vorgesehen.

Soweit möglich, kann diese Haltestelle in der Ausführungsplanung noch optimiert werden (z. B. andere Wartehäuschen). Eine Trennung der Haltepositionen in eine Bucht für endende Busse und eine Haltekante auf der Fahrbahn für durchfahrende Busse wird aus gestalterischen Aspekten dabei nicht vorgesehen. So ergibt sich auch der Vorteil, dass bei neuen Haltestellenanforderungen die durchgängige hohe Bordsteinkante ohne größere Bauarbeiten flexibel aufgeteilt werden können.

Wie in Kapitel 2.3 beschrieben, zeigt die aktualisierte verkehrstechnische Untersuchung durch den Nachweis über Verkehrssimulation, dass die Briener Straße am Odeonsplatz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden könnte. Die Knoten an beiden Seiten sind deshalb – unabhängig von der genauen Entscheidung zur Gestaltung der Briener Straße – sowohl darauf ausgelegt, dass die Briener Straße zwischen Amiraplatz und Odeonsplatz kein MIV befährt, als auch dass der MIV wie heute in Richtung Westen fahren könnte.

4.4 Nördlicher Odeonsplatz / Ludwigstraße

Die Bezirksausschüsse fordern die Streichung der Busspur. Ohne MIV in der Briener Str. müssten nur noch Lieferverkehr/Anlieger, Taxen und Busse fahren. Dafür reicht eine Spur nach Süden, anstatt wie momentan eine Fahrspur und eine Busspur. Zusätzlich fordern sie den Entfall der Parkplätze am nördlichen Odeonsplatz, die nicht konform mit den Beschlüssen der autoarmen Altstadt sind.

4.4.1 Verkehrliche Konzeption

Bei Beschluss zur Umsetzung der Verlängerung der Busspur Ludwigstraße war die Radschnellverbindung bereits bekannt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15495). Dementsprechend hat der Stadtrat damals beschlossen, beide Projekte gemeinsam umzusetzen. Der Vorschlag zur Busspur wurde also in Kenntnis der Verkehrsentwicklung Odeonsplatz / Briener Straße gemacht. Die Erkenntnisse aus den aktualisierten Untersuchungen ändern die Notwendigkeit einer Busspur deshalb nicht. Die Busspur beginnt im Norden unmittelbar anschließend an den Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße. Dort befindet sich die Haltestelle „Von-der-Tann-Straße“. Bei Entfall der Busspur in diesem Bereich würde ein haltender Bus ggf. einen Rückstau bis in den Kreuzungsbereich auslösen.

Die als Stellplatz markierten Flächen auf der westlichen Seite der Fahrbahn sind gemäß der in Kapitel 2.4.1 dargestellten Neuordnung der Taxistandplätze am Odeonsplatz als Nachrückbereich für den Taxistandplatz am Odeonsplatz vorgesehen. Diese sind notwendig, um eine ortsnahe Alternative für Taxen zu ermöglichen und ein Parken in zweiter Reihe zu verhindern.

Perspektivisch könnte die vor dem Knoten gelegene Haltestelle im Südast möglicherweise nach Umsetzung der so genannten Alternative 5 mit Zweirichtungsverkehr in der Theresienstraße von allen aus Richtung Odeonsplatz kommenden Linien genutzt werden.

Die restlichen Stellplätze auf der Ostseite der Fahrbahn können als Lieferzone vorgesehen werden, als zusätzliche Abstellanlagen für Fahrräder und E-Scooter, Bushaltestellenerweiterung oder wie von der Bezirksausschüssen vorgeschlagen für Verbreiterung der Gehwege.

4.4.2 Bauliche Inhalte und Umsetzung

In der Stellungnahme des Bezirksausschuss Altstadt - Lehel heißt es:

„Die gewonnene Fläche soll für Verbreiterung der Gehwege – wo möglich – und zur Begrünung genutzt werden.“

Angesichts des herausragenden klassizistischen Ensembles müssen für eine von den Bezirksausschüssen angeregte Begrünung vor allem denkmalpflegerische Gesichtspunkte betrachtet werden. Die intensive Prüfung durch die untere Denkmalschutzbehörde findet bereits statt. Das Ergebnis wird den Bezirksausschüssen mitgeteilt.

Der Bezirksausschuss Maxvorstadt führt aus:

„Die Fahrradwege bei Einfahrten und Straßenquerungen müssen ebenerdig geführt werden. Die Autos sollen Höhenunterschied beim Abbiegen haben.“

Die Thematik wird derzeit in der Radentscheids-Arbeitsgruppe „Planungsleitlinien“ mit den Vertreter*innen des Radentscheides, der SWM/MVG, der Branddirektion, dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat behandelt. Selbstverständlich werden Grundstückszufahrten so ausgestaltet, dass Radfahrende diese Stellen möglichst komfortabel und sicher passieren können und gleichzeitig die Einfahrten nutzbar bleiben.

5. Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 16. Juni 2021 wurde die Planung in einer digitalen Veranstaltung Verbänden, Anwohner*innen, Geschäftstreibenden und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei wurden insbesondere auch die überarbeiteten Pläne der Anlage 4B erläutert. Im Folgenden werden im Überblick die dort gestellten Fragen vorgestellt, die nicht Nachfragen zur Organisation oder zur Planung waren und die nicht in der Vorlage bereits beantwortet werden.

Fragen an das Mobilitätsreferat

- Die Fragen, ob eine andere Planung am Platz vor der Feldherrnhalle die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr minimieren könnte.

Hierzu wird auf die Prüfungen für andere Gestaltungsideen in Kapitel 2.4.1.1 verwiesen. Durch die Verschiebung des Fahrbahndendes der Ludwigstraße nach Norden können die Flächen für Radverkehr und Fußverkehr etwas großzügiger gestaltet werden, so dass bestehende Konflikte entschärft werden können. Ähnlich kann auch an den Bushaltestellen am Odeonsplatz der Konflikt zwischen Passagieren und Radverkehr durch Wartebereiche zwischen Radweg und Fahrbahn entschärft werden. Durch das erwartbare hohe Aufkommen sowohl an Radverkehr als auch Fußverkehr am Platz vor der Feldherrnhalle ist auch zukünftig eine gegenseitige Rücksichtnahme zwingend erforderlich.

- Die Frage, welche Radverkehrszahlen an den Knoten der Ludwigstraße vorhanden sind.

Das Mobilitätsreferat hat im Mai 2021 Verkehrszählungen zum Radverkehr an den Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße und Ludwigstraße / Brienner Straße durchführen lassen. In 24 Stunden wurden dabei in Nordrichtung ca. 7200 Fahrräder (südl. Knoten) bis ca. 8500 Fahrräder (nördl. Knoten) gezählt. In West-Ost-Richtung wurden ca. 1900 – 3800 Fahrräder (nördl. Knoten) und 5800 – 6600 Fahrräder (südl. Knoten) gezählt.

- Die Frage, ob durch Planungen weiter nördlich an der Ludwigstraße der Verkehr nicht so weit reduziert wird, dass vier Fahrspuren an dem Knoten Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße nicht mehr notwendig sind.

Die in der Vorlage dargestellten Planungen beruhen auf der aktualisierten verkehrstechnischen Untersuchung zum Altstadtring Nordwest. Auch mit den dortigen Annahmen, die zu einer Verkehrsreduktion am Knoten führen, kam die Untersuchung zu den vorgestellten Ergebnisse (Kapitel 2.4.1.1). Auch bei der in der Vorzugsvariante vorgeschlagenen Reduktion des Verkehrs in der Ludwigstraße werden die dargestellten Fahrspuren zur Abwicklung des verbleibenden Verkehrs weiter notwendig sein.

- Die Frage, ob die Radwege zeitlich befristet zwischen 6 und 22 Uhr eingerichtet werden können und in der restlichen Zeit Lieferverkehr dort halten darf.

Radwege sind verkehrsrechtlich Sonderwege und dürfen nicht von anderen Verkehrsteilnehmern benutzt werden. Dies ergibt sich aus der Fahrbahn- (§ 2 Abs. 1 Satz 1 StVO) und Gehwegbenutzungspflicht (§ 25 Abs. 1 Satz 1 StVO). Diese wurde in der Planung deshalb nicht verfolgt.

Fragen an das Baureferat

- Die Frage, wo Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung vorgesehen sind. Behindertenparkplätze sind entsprechend der vorgelegten Planung am Maximiliansplatz und am Platz der Opfer des Nationalsozialismus vorgesehen.

- Die Frage für alle Teilbereiche, ob die Verschwenkungen der Radwege notwendig sind bzw. ob sie mit größerem Radius ausgeführt werden können.

Verschwenkungen kommen vor allem dort vor, wo Bushaltstellen oder Parkbuchten beginnen oder enden. Durch die Verschwenkungen erhält man freien Raum, der anderweitig benutzt werden kann. Verschwenkungen des Radwegs sind außerdem erforderlich um den Radverkehr im Kreuzungsbereich möglichst nah an der Fahrbahn zu führen, um damit die Sicherheit durch Sichtbarkeit zu erhöhen. Die Radien wurden so gewählt, dass ein zügiges Radeln gewährleistet wird und gleichzeitig der Flächenverbrauch verhältnismäßig bleibt.

- Fragen zur baulichen Gestaltung der Radwege: Wie ein Schutz vor Verparken und eine Trennung zum Fußverkehr sichergestellt werden kann und ob die Radwege eingefärbt werden.

Von der Fahrbahn sind die Radwege durch ein Hochbord aus Granit getrennt. Sie werden schwarz asphaltiert und an einzelnen, bestimmten Stellen rot eingefärbt. Hierzu gibt es auch eine Stadtratsauftrag an das Mobilitätsreferat.

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

Dem Korreferenten des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau des Baureferates, Herrn Stadtrat Schönemann, ist je ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teil A
 - 1.1 Teil A mit Projektkosten in Höhe von 13.370.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
 - 1.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung von Teil A vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze in Höhe von 13.370.000 € eingehalten wird.
 - 1.3 Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten von Teil A aus der „Nahmobilitätspauschale“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in die Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden:

Neu:

„Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradring) - 1. Abschnitt: Lenbach-/Maximiliansplatz/ Platz der Opfer des Nationalsozialismus, PK“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1935, Rangfolge-Nr. 82

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	12.150	203	11.947	300	2.247	3200	3.200	3.000	0	0
B	Summe	12.150	203	11.947	300	2.247	3.200	3.200	3.000	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		12.150	203	11.947	300	2.247	3.200	3.200	3.000	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		1.220								1.220	0

Neu:

„Nahmobilitätspauschale“
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	141.911	17.687	100.494	19.225	18.450	17.200	22.100	23.519	23.730	0
B	Summe	141.911	17.687	100.494	19.225	18.450	17.200	22.100	23.519	23.730	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		141.911	17.687	100.494	19.225	18.450	17.200	22.100	23.519	23.730	0

1.4 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1935.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil A - Plan.-K.“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.

2. Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring), Teil B

2.1 Teil B mit Projektkosten in Höhe von 8.630.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung entsprechend Anlage 4B genehmigt.

2.2 Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung von Teil B vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die Kostenobergrenze in Höhe von 8.630.000 € eingehalten wird.

2.3 Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der Projektkosten von Teil B aus der „Nahmobilitätspauschale“ zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 in die Investitionsliste 1 wie folgt anzumelden:

Neu:

„Radschnellweg Münchner Norden (Altstadtradring) - 1. Abschnitt: Odeonsplatz/Ludwigstr. - PK“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1935

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	7.850	0	7.850	150	1.500	2100	2.100	2.000	0	0
B	Summe	7.850	0	7.850	150	1.500	2.100	2.100	2.000	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		7.850	0	7.850	150	1.500	2.100	2.100	2.000	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		780								780	

Neu:

„Nahmobilitätspauschale“

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Restfinanzierung 2027 ff.
	950	133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
B	Summe	133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		133.281	17.687	92.644	19.075	16.950	15.100	20.000	21.519	22.950	0

2.4 Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.2020.6 „Radsch. f. d. Münch. Nord., 1. Abschnitt Teil B - Plan.-K.“ ab dem Jahr 2022 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2022 ff. anzumelden.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bis zur Fertigstellung des Radschnellweges Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) ein Konzept zur Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Ludwigstraße, wie in Kapitel 4.1.1. ausgeführt, zu entwickeln und umzusetzen.

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Die Referentin

Katrin Habenschaden
2. Bürgermeisterin

Georg Dunkel
Berufsm. Stadtrat

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/12, II/21
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

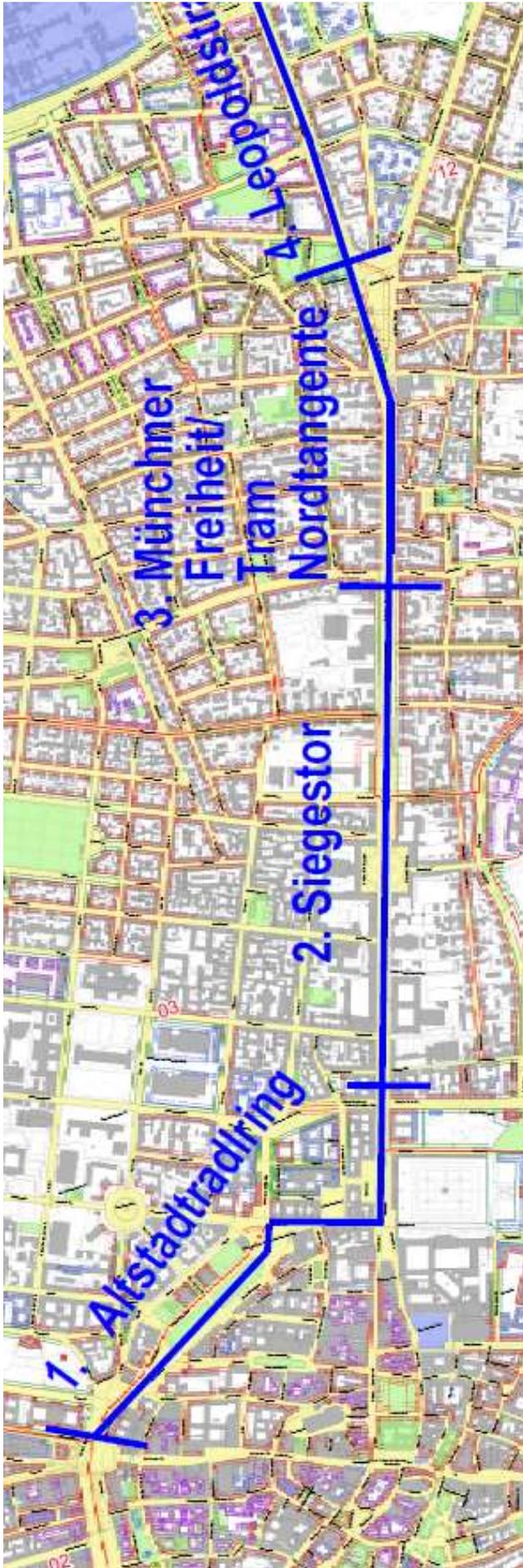
Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 1
An den Bezirksausschuss 3
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
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 das Baureferat - H, G, J, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T0, T1, T1/VI-M, T1/VI-S, T1/VI-OBL, T2, T3, TZ, TZ/K
zur Kenntnis.

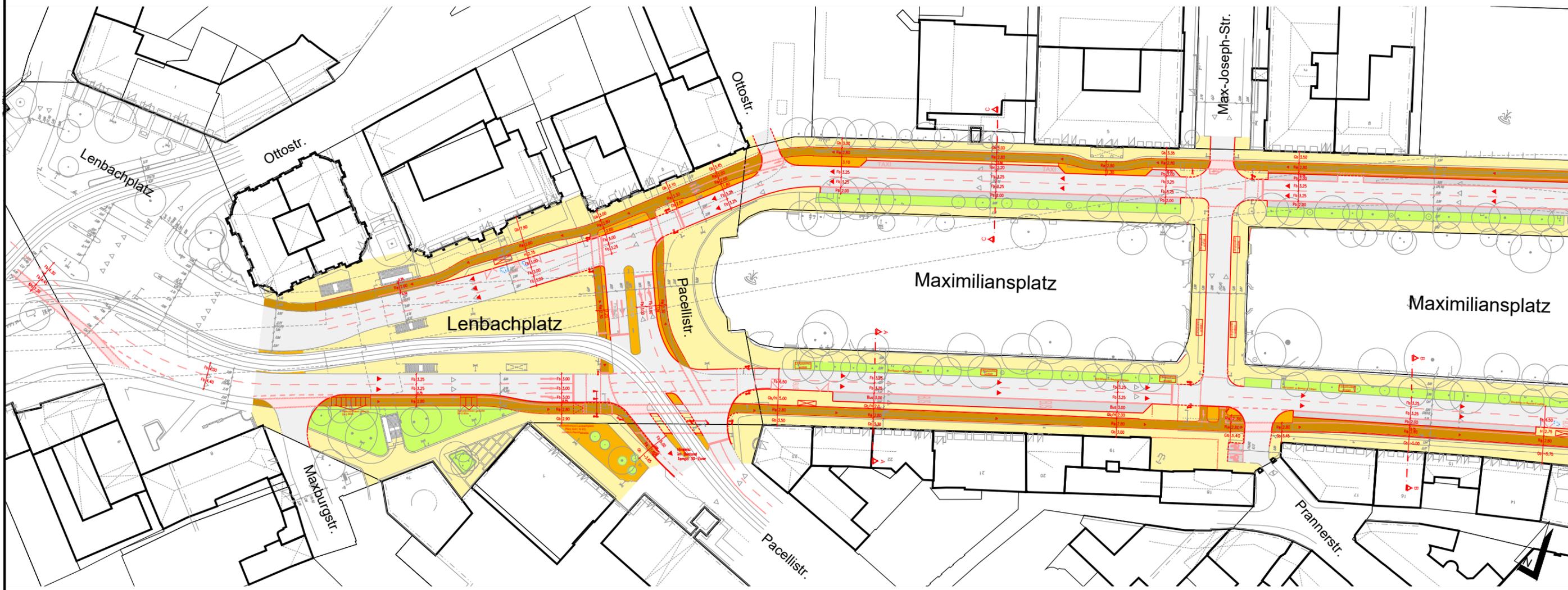
Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T1/VI-SP-GP

Am
Baureferat - RG 4
I. A.

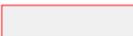
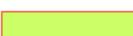
Radschnellweg Münchner Norden
Übersicht Abschnitte



P:\2020\20-133 Radschnellweg Münchner Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\Konzepte_Sonderplane_A3\210121_ST-E_UB-01_LA3_210121.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg Münchner Norden\03_planung\05_CAD\Lage\210121-ST.dwg 21.01.2021



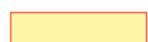
Legende Farbflächen:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|
|  | Fahrbahn |  | Rotbelag Radfahrstreifen |
|  | Parkbucht (Bus- / Taxi-) |  | Baum Projekt |
|  | Gehbahn |  | Baum Bestand |
|  | Radweg | | |
|  | Grünflächen / Baumgraben | | |
|  | Kleinstein- und Restflächen | | |

 Landeshauptstadt München Baureferat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg Münchner Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
Maßstab: 1 : 1.250	Stand: 21.01.2021	Plan-Nr. : 01



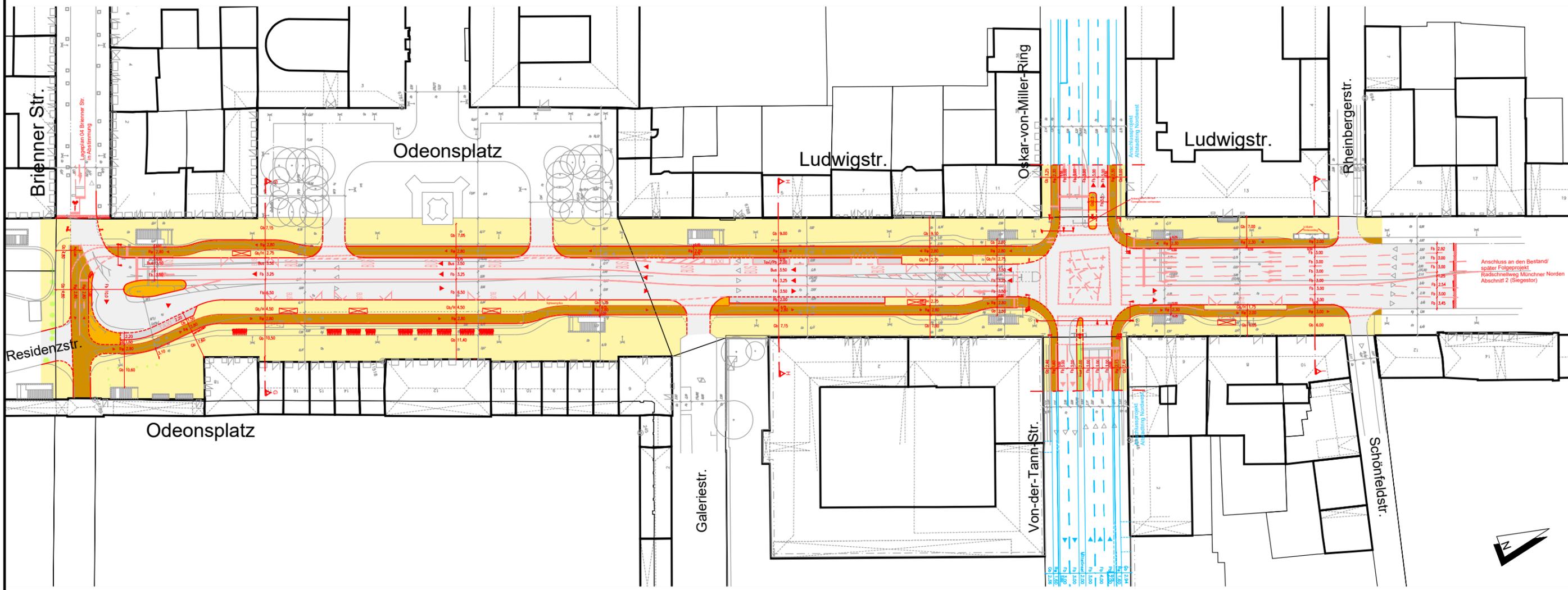
Legende Farbflächen:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|---|
|  | Fahrbahn |  | Rotbelag Radfahrstreifen |
|  | Parkbucht (Bus- / Taxi-) |  | Baum Projekt |
|  | Gehbahn |  | Baum Bestand |
|  | Radweg |  | Baumfällung (bereits in Projekt Altstadttring Nordwest genehmigt) |
|  | Grünflächen / Baumgraben | | |
|  | Kleinstein- und Restflächen | | |

 Landeshauptstadt München Baureferat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg München Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
Maßstab: 1 : 1.000	Stand: 21.01.2021	Plan-Nr. : 02

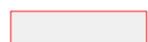
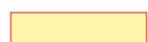
P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03planung\05_CAD\Plotfiles\Lage_Konzepte_Sonderpläne\Stadtratbeschluss_A3\210121_ST-E_UB-02_A3_210121.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03planung\05_CAD\Lage\210121-ST.dwg 22.01.2021

P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\Konzepte_Sonderpläne\Stadttratsbeschluss_A3\210121_ST-E_UB-03_A3_210121.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Lage\210121-ST.dwg 21.01.2021



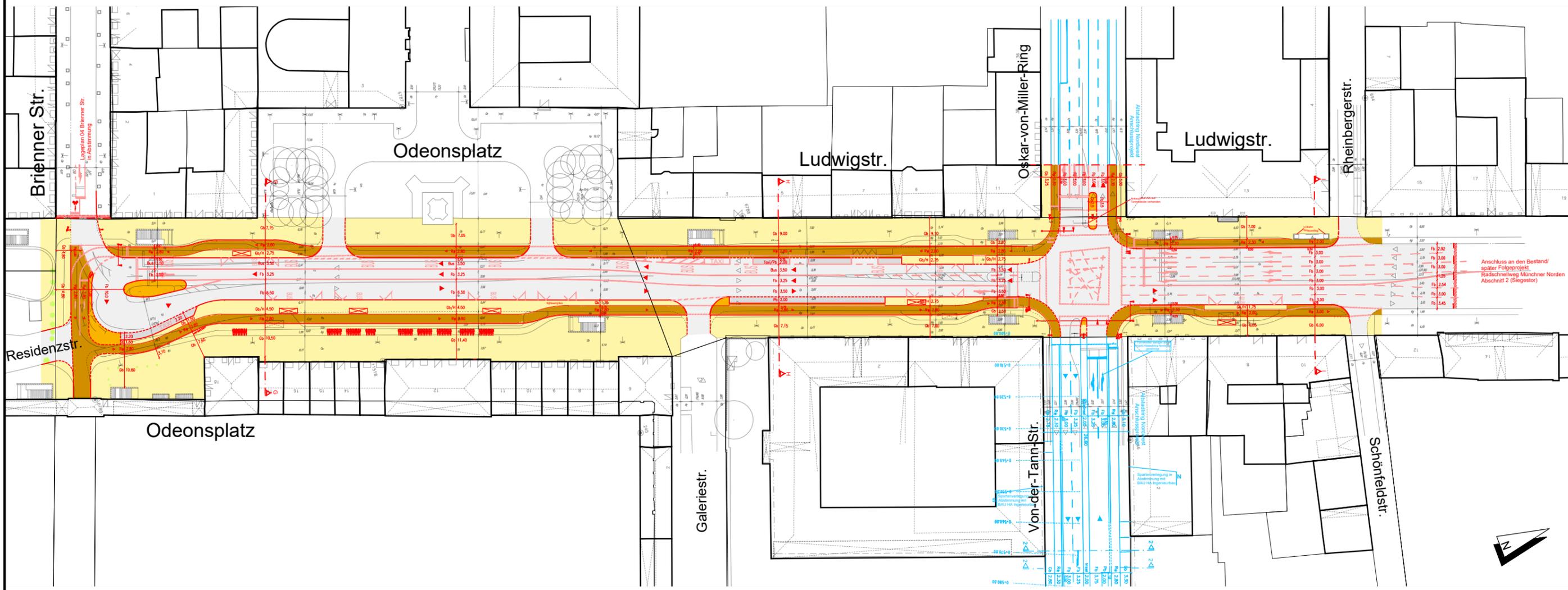
Aufweitung des Radweges
nach ca. 60 m auf 2,30 m / 2,80 m

Legende Farbflächen:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|
|  | Fahrbahn |  | Rotbelag Radfahrstreifen |
|  | Parkbucht (Bus- / Taxi-) |  | Baum Projekt |
|  | Gehbahn |  | Baum Bestand |
|  | Radweg | | |
|  | Grünflächen / Baumgraben | | |
|  | Kleinstein- und Restflächen | | |

 Landeshauptstadt München Baureferat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg Münchner Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
Maßstab: 1 : 1.250	Stand: 21.01.2021	Plan-Nr. : 03

P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\Konzeptie_Sonderpläne\Stadttratsbeschluss_A3\210416_ST_E_UB-04_A3_210416.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\210416_ST_Var_in_VdTS.dwg 16.04.2021



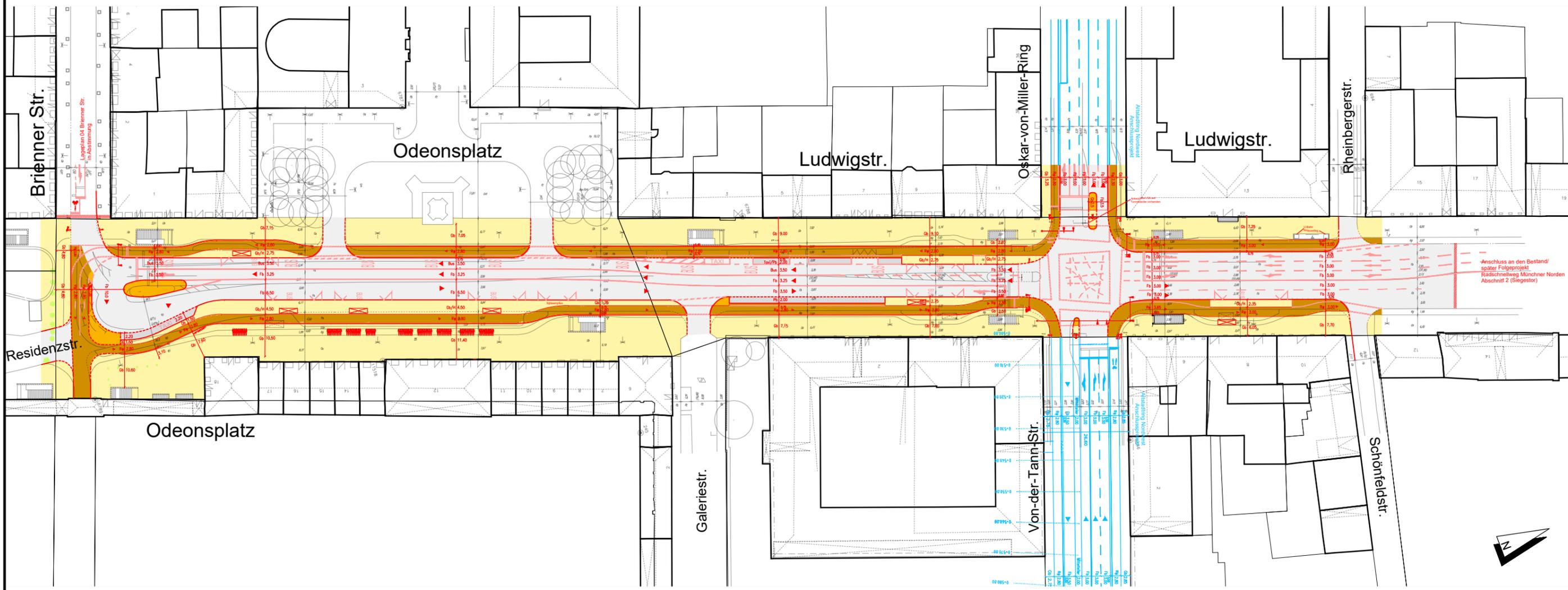
Anschluss an den Bestand/
 später Folgeprojekt
 Radschnellweg Münchner Norden
 Abschnitt 2 (Siegstor)

Legende Farbflächen:

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|--------------------------|
| | Fahrbahn | | Rotbelag Radfahrstreifen |
| | Parkbucht (Bus- / Taxi-) | | Baum Projekt |
| | Gehbahn | | Baum Bestand |
| | Radweg | | |
| | Grünflächen / Baumgraben | | |
| | Kleinstein- und Restflächen | | |

Landeshauptstadt München Baureferat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg Münchner Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
Verworfenne Variante mit 1 Rechtsabbiegestreifen Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit reduziert, Linienbus steht im Stau		
Maßstab: 1 : 1.250	Stand: 16.04.2021	Plan-Nr. : 04

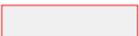
P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\Konzeptie_Sonderpläne\Stadttratsbeschluss_A3\210618_ST-E_UB-05_A3_210618.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg München Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\210618_ST_Var in VdTS.dwg 18.06.2021



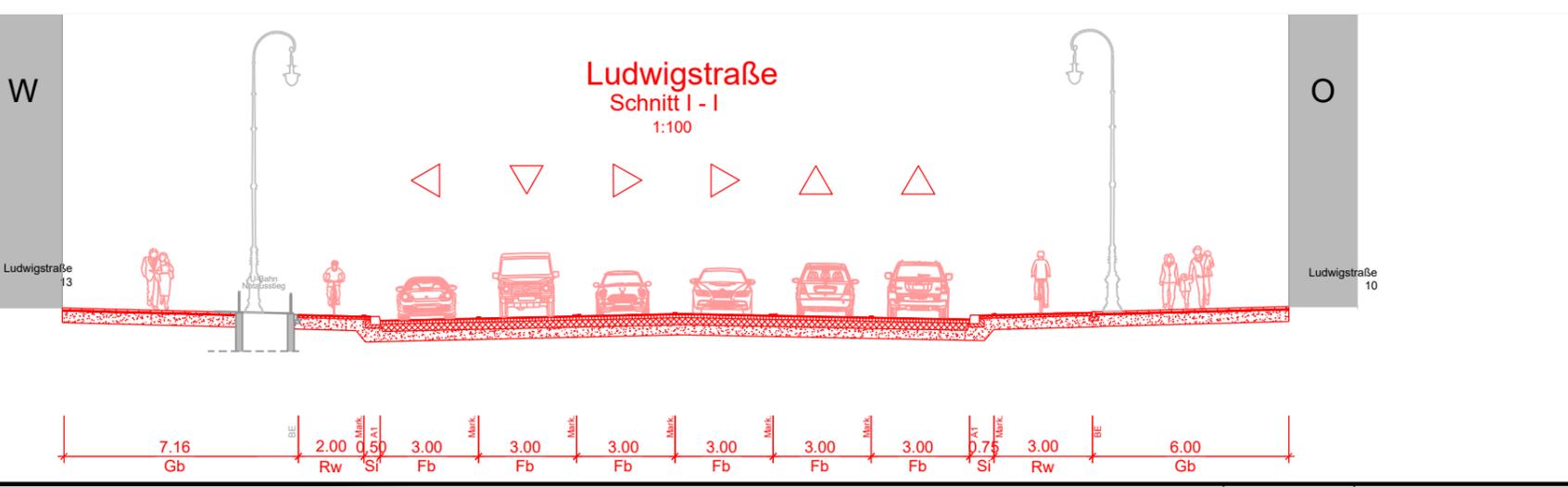
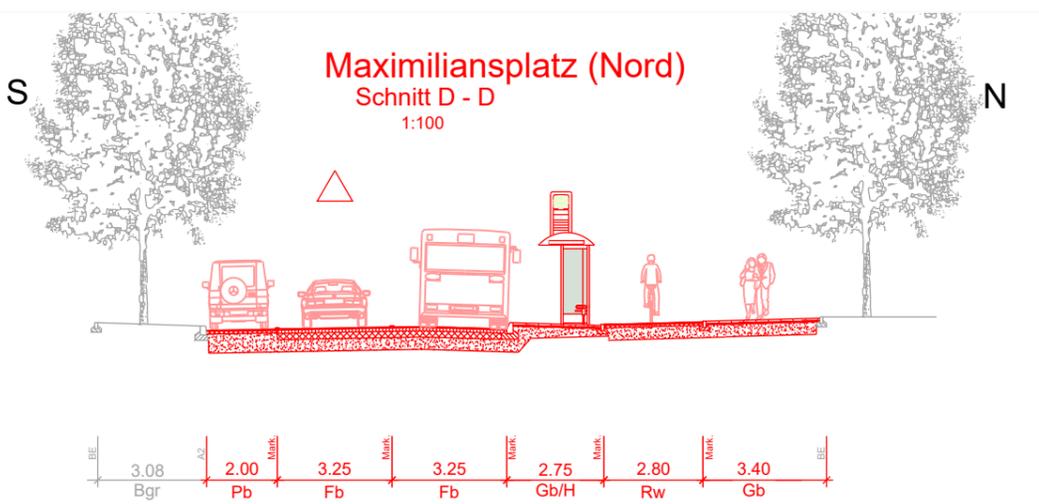
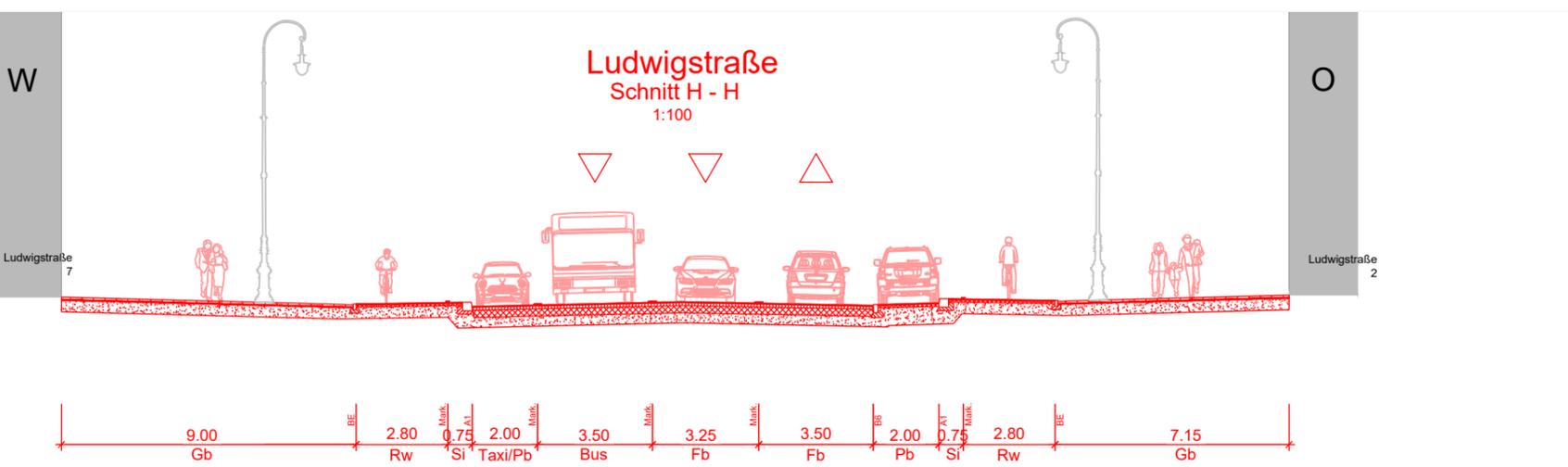
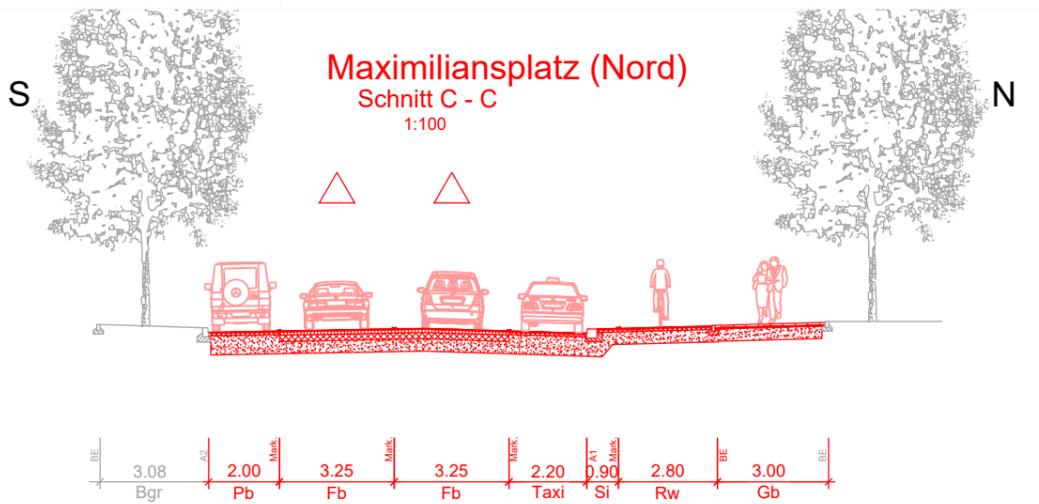
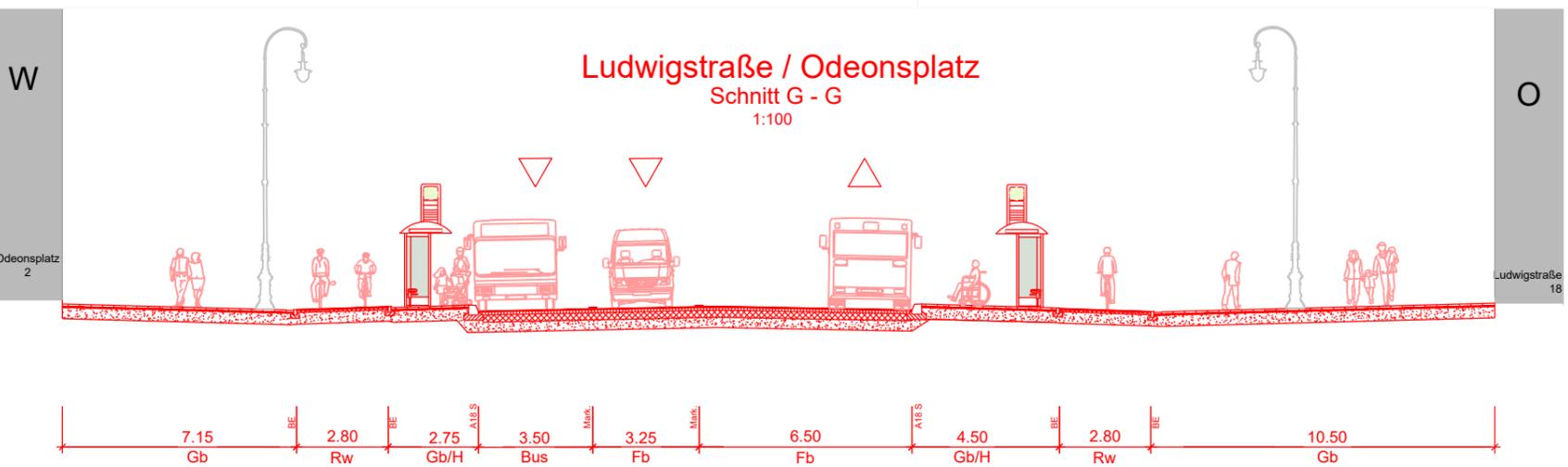
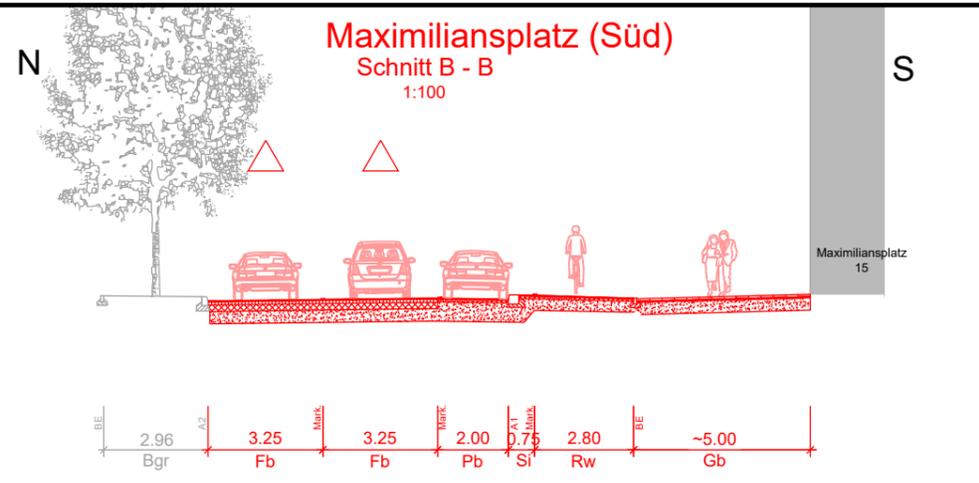
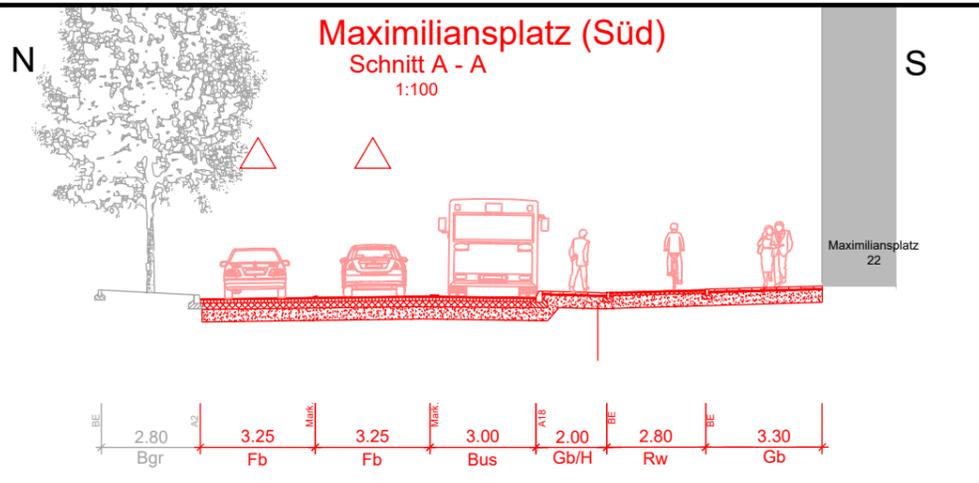
Anschluss an den Bestand/
später Folgeprojekt
Radschnellweg Münchner Norden
Abschnitt 2 (Siegstor)



Legende Farbflächen:

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|
|  | Fahrbahn |  | Rotbelag Radfahrstreifen |
|  | Parkbucht (Bus- / Taxi-) |  | Baum Projekt |
|  | Gehbahn |  | Baum Bestand |
|  | Radweg | | |
|  | Grünflächen / Baumgraben | | |
|  | Kleinstein- und Restflächen | | |

 Landeshauptstadt München Bauferrat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg Münchner Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
optimierte Variante mit 1 Linksabbiegestreifen 2.80 m / 3.00 m breite Radwege		
Maßstab: 1 : 1.250	Stand: 06.05.2021	Plan-Nr.: 06



Landeshauptstadt München Baureferat Tiefbau Straßenplanung und -bau		
Projekt: Radschnellweg Münchner Norden Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
Querschnitte		
Maßstab: 1 : 200	Stand: 26.03.2021	Plan-Nr.: 05

P:\2020\20-133 Radschnellweg Münchner Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage_Konzeptie_Sonderplane\Stadtraisbeschluss_A3\210121_ST-E_QS-01_A3_210326.pdf
 P:\2020\20-133 Radschnellweg Münchner Norden\03_planung\05_CAD\Plotfiles\Lage\210311_ST.dwg 25.03.2021

Stellungnahme

zu den Plänen für den Radschnellweg Nord im
Bereich Altstadt-Radring / Ludwigstraße /
Von-der-Tann-Straße



München, den 7.4.2021

Der Radentscheid München lehnt die am 22.10.2020 sowie erneut (leider praktisch unverändert) am 29.3.2021 vorgestellten Planungen für den Kreuzungsbereich Ludwigstraße / Von-der-Tann-Straße / Oskar-von-Miller-Ring ab und fordert die Stadt auf, unverzüglich eine radentscheidkonforme Planung vorzulegen und umzusetzen.

Begründung

Die vorgestellten Planungen widersprechen den verbindlichen Vorgaben der rechtskräftig vom Münchner Stadtrat beschlossenen Bürgerbegehren Altstadt-Radring und Radentscheid München sowie den Richtlinien für Radschnellwege in eklatanter Art und Weise.

Kreuzung Ludwigstraße

- **Im Kreuzungsbereich der Von-der-Tann-Straße sind lediglich Radwege mit einer Breite von 1,60 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 5 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 15 Meter.**

Das widerspricht den Vorgaben des Bürgerbegehren Altstadt-Radring, welches eine Regelbreite von 2,80 Meter und eine absolute Mindestbreite von 2,30 Meter vorgibt. Die Regelbreite von 2,80 Meter ist immer dann anzusetzen, wenn bei entsprechendem Entfall von Fahrspuren und/oder Parkplätzen genügend Platz wäre. Das ist hier offensichtlich der Fall. Die Radwege sind daher um 1,20 Meter bzw. 43% zu schmal.

- **In der Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße/Oskar-von-Miller-Ring sind lediglich Radwege mit einer Breite von 2,00 - 2,30 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 6 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 18 Meter.**

Das widerspricht den (eher konservativen) Regelwerken für Radschnellwege, welche im Einrichtungsradverkehr eine Mindestbreite von 3,00 Meter vorgeben. Die Radwege sind daher um 0,70-1,00 Meter bzw. 23%-33% zu schmal. Auch hier wäre durch den Entfall von einer der sechs(!) Fahrspuren genug Platz.

- **Die Aufstellflächen für Radfahrende im Kreuzungsbereich sind deutlich unterdimensioniert (Westseite) oder fehlen schlichtweg ganz (Ostseite).**

Das widerspricht den Vorgaben zur "*Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen*" des Radentscheids, welche eine bauliche Kreuzungsgestaltung mit "*ausreichend großen Radaufstellflächen*" vorgibt. Insbesondere auf der Fahrbeziehung Nord → Ost ist ein hohes Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Die beim indirekten Linksabbiegen wartenden Radfahrenden benötigen eine ausreichend große Aufstellfläche, um den (noch deutlich mehr) geradeaus fahrenden

Radfahrenden nicht im Weg zu stehen oder mitten in der Kreuzung warten zu müssen. Entsprechendes gilt für die anderen Fahrbeziehungen.

- **Die Kurvenradien sind an allen Kreuzungs"ecken" deutlich zu groß und erlauben hohe Abbiegegeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr mit entsprechendem Gefährdungspotential für den geradeaus fahrenden Radverkehr.**

Das widerspricht den Vorgaben zur "*Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen*" des Radentscheids, welche eine bauliche Kreuzungsgestaltung vorgibt, so dass "*Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können*". Für die Schleppekurven des besonders gefährlichen LKW- und Busverkehr sind geeignete geschwindigkeitssenkende bauliche Lösungen zu entwickeln.

- **Es fehlt eine barrierefreie oberirdische Quermöglichkeit für den Fußverkehr auf der Nordseite der Kreuzung.**

Das widerspricht den städtischen Zielen zur Barrierefreiheit.

- **Die vorgestellten Pläne orientieren sich an der Leistungsfähigkeit für den Kraftverkehr** im Widerspruch zur Fragestellung und dem Kerngedanken des Bürgerbegehrens Radentscheid München: Einer gerechten Neuaufteilung des Straßenraums (u.a.) zugunsten des Radverkehrs, welche zu Lasten von Fahrspuren und Parkplätzen und ggf. auch der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs gehen soll.

- **Die Pläne orientieren sich zudem an einer bestands- statt angebots- und zukunftsorientierten Verkehrsplanung**, was im Widerspruch zum verbindlichen Bürgerbegehren "Sauba Sog I" steht, welches eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Stadt bis 2025 vorsieht. Schon allein durch die autofreie Altstadt, werden die Kfz-Verkehrszahlen dort deutlich sinken.

Projekthandbuch 2 (PHB 2)		Seite 1
Projektname: Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring)		
zusätzl. örtl. Bezeichnung: Teil A Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Platz der Opfer des Nationalsozialismus Teil B Odeonsplatz, Ludwigstraße		
		Projekt-Nr.: 101032
		Maßnahmeart: Umbau
Baureferat - HA Tiefbau T1 Straßenplanung und -bau	MIP-Bezeichnung / Haushaltsstelle IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1935	
Datum/Projektleiter-Ansprechpartner/Tel. 05.02.2021/ / 233-61192	Projektkosten (Kostenberechnung) Teil A 13.370.000 € Teil B 8.630.000 €	
<p style="text-align: center;">Gliederung des PHB 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf 2. Entwurf 3. Rechtliche Bauvoraussetzungen 4. Dringlichkeit 5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen <p><u>Anlagen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> A) Termin- und Mittelbedarfsplan Teil A B) Termin- und Mittelbedarfsplan Teil B 		

1. Bedarf

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Pilotprojekt ‚Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden‘“ vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) wurde das Baureferat gebeten, direkt nach Beschlussfassung und im Benehmen mit den fachlich betroffenen Referaten und der SWM/MVG die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf Basis des Untersuchungsergebnisses durchzuführen.

Weiterhin hat die Vollversammlung des Stadtrates am 18.12.2019 den „Altstadt-Radring, Umsetzung Teil 1“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15585) beschlossen: „Das Baureferat wird beauftragt, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten und den Stadtwerken München (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Vor- und Entwurfsplanung des Teilabschnitts 1 des Altstadt-Radlings im Sinne der vorgeschlagenen Variante auszuarbeiten und die Ergebnisse dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorzulegen. Das Baureferat wird beauftragt, die für einen Altstadt-Radring notwendige Dimensionierung in den weiteren Planungen zur Oberflächenwiederherstellung des Altstadttring-Tunnels anzusetzen.“

2. Entwurf

Der Entwurf mit Projektbeschreibung ist im Beschlussvortrag unter Punkt 2 dargestellt.

3. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Die Maßnahme liegt innerhalb von vorhandenen, gewidmeten Straßen.

4. Dringlichkeit

Der Altstadt-Radring soll bis zum Jahr 2025 umgesetzt sein.

5. Kosten, Zuwendungen, Kostenbeteiligungen

5.1 Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil A

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den Teil A erstellt.

Danach ergeben sich für Teil A Projektkosten in Höhe von ca. 13.370.000 €.

Kostenberechnung	12.150.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	1.220.000 €
Projektkosten Teil A	<u>13.370.000 €</u>

Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 1.220.000 € enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Die Kosten beinhalten die Straßenplanung und -baudurchführung inklusive der Kosten für die Verkehrsleittechnik, Straßenbeleuchtung samt historischer Kandelaber sowie die Entsorgung von Altlasten.

Der Stadtrat hat über die Genehmigung des Teils A mit der Kostenobergrenze in Höhe von 13.370.000 € zu entscheiden.

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

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da die vorhandene Verkehrsfläche nicht erweitert wird.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind in den anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplänen nachrichtlich aufgeführt.

Die Maßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig. Um den zuwendungsfähigen Umgriff und daraus resultierend die Höhe der Zuwendung zu klären, wird die Maßnahme eng mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

5.2 Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1, Teil B

Das Baureferat hat auf der Grundlage der Entwurfsplanung die Kostenberechnung für den Teil B erstellt.

Danach ergeben sich für Teil B Projektkosten in Höhe von ca. 8.630.000 €.

Kostenberechnung	7.850.000 €
Risikoreserve (ca. 10 %)	780.000 €
Projektkosten Teil B	<u>8.630.000 €</u>

Darin ist eine Risikoreserve in Höhe von 780.000 € enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Die Kosten beinhalten die Straßenplanung und -baudurchführung inklusive der Kosten für die Verkehrsleittechnik, Straßenbeleuchtung sowie die Entsorgung von Altlasten.

Der Stadtrat hat über die Genehmigung des Teils B mit der Kostenobergrenze in Höhe von 8.630.000 € zu entscheiden.

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

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da die vorhandene Verkehrsfläche nicht erweitert wird.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind in den anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplänen nachrichtlich aufgeführt.

Die Maßnahme ist voraussichtlich zuwendungsfähig. Um den zuwendungsfähigen Umfang und daraus resultierend die Höhe der Zuwendung zu klären, wird die Maßnahme eng mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Termin- und Mittelbedarfsplan

Projektname: Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 – Teil A
 zusätzliche örtliche Bezeichnung: Lenbach-, Maximilians-, Platz der Opfer des Nationalsozialismus

Entscheidungsstufe BP PHB 1 PHB 2

Terminplan:

Projektphasen	Sollzeiten		Balkendiagramm																
	Start Mon.Jahr	Ende Mon.Jahr	Jahr																
			2020		2021		2022		2023		2024		2025						
			* unterteilt in Quartale																
Bedarfsplanung																			
Vorplanung	01/2020	08/2020	X	X	X														
Genehmigungsverfahren																			
Entwurfsplanung	09/2020	06/2021		X	X	X	X												
Vorb. d. Ausführung	07/2021	08/2022					X	X	X	X	X								
Baudurchführung	08/2022	12/2024							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Fertigstellung		12/2024														X			
Abrechnung	01/2024	12/2025												X	X	X	X	X	X

Mittelbedarfsplan (in 1000 EURO)

	Jahresraten					
Projektkosten (B)	*	300	2.247	3.200	3.200	3.000
Risikoreserve	1.220 (in 2026)					
Kostenbeteiligungen						
Zuschüsse						
Gesamt (Z)						
Nachrichtlich aktivierungsfähige Eigenleistungen des BauR	300					
nachrichtlich Grunderwerbskosten (G)	keine					
Verpflichtungs-ermächtigungen **	im laufenden Haushaltsjahr zu veranschlagen					
zu Lasten Hh-Jahr 20						

** (sind erst ab der Stufe Entwurfsplanung anzugeben)

Erläuterungen: * Bis 2020 bereits finanziert: 203.000 €.

Termin- und Mittelbedarfsplan

Projektname: Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 – Teil B

zusätzliche örtliche Bezeichnung: Odeonsplatz, Ludwigstraße

Entscheidungsstufe BP PHB 1 PHB 2

Terminplan:

Projektphasen	Sollzeiten		Balkendiagramm																	
	Start Mon.Jahr	Ende Mon.Jahr	Jahr																	
			2020		2021		2022		2023		2024		2025							
* unterteilt in Quartale																				
Bedarfsplanung																				
Vorplanung	01/2020	08/2020	X	X	X															
Genehmigungsverfahren																				
Entwurfsplanung	09/2020	06/2021		X	X	X	X													
Vorb. d. Ausführung	07/2021	08/2022					X	X	X	X	X									
Baudurchführung	08/2022	12/2024							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Fertigstellung		12/2024																	X	
Abrechnung	01/2024	12/2025													X	X	X	X	X	X

Mittelbedarfsplan (in 1000 EURO)

	Jahresraten					
Projektkosten (B)		150	1.500	2.100	2.100	2.000
Risikoreserve	780					
Kostenbeteiligungen						
Zuschüsse						
Gesamt (Z)						
Nachrichtlich aktivierungsfähige Eigenleistungen des BauR	200					
nachrichtlich Grunderwerbskosten (G)	keine					
Verpflichtungs-ermächtigungen **	im laufenden Haushaltsjahr zu veranschlagen					
zu Lasten Hh-Jahr 20						

** (sind erst ab der Stufe Entwurfsplanung anzugeben)

Erläuterungen:

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes **Altstadt-Lehel**



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

An das
Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich
Verkehrs- und Bezirksmanagement

Baureferat
Tiefbau

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

E-Mail:
a.stadler-bachmaier@muenchen.de
www.muenchen.de/ba1

Geschäftsstelle:
Tal 13, 80331 München
Telefon: 089/29165154
Telefax: 089/22802674
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 13.06.2021

Stellungnahme des BA1 - Altstadt-Lehel
Unser Zeichen: 21.05 C 2.1.5

Eilentscheid Anhörung Altstadt-Radring: Stellungnahme Radschnellweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

da die nächste Sitzung des Bezirksausschusses 1 – Altstadt-Lehel erst am 29.06.2021 und damit nach Ablauf der Anhörungsfrist stattfindet, gebe ich zum o.g. Antrag im Wege einer Eilentscheidung gem. § 13 Abs. 2 Satz 3 der BA-Satzung folgende Stellungnahme ab:

Der BA1 Altstadt-Lehel lehnt mehrheitlich die Vorlage 20-26 / V 02721 Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) in der vorliegenden Form ab.

Die vorgestellten Planungen widersprechen in großen Teilen den verbindlichen Vorgaben der rechtskräftig vom Münchner Stadtrat beschlossenen Bürgerbegehren Altstadt-Radring und Radentscheid München sowie den Richtlinien für Radschnellwege. Darüber hinaus sind noch wesentliche Fragen, die die Busführung und den MIV betreffen, ungeklärt.

Der BA1 Altstadt-Lehel fordert die Stadt auf, die Planungen dahingehend anzugleichen, dass alle Punkte des Radentscheides gemäß Stadtratsbeschluss vom 24. Juli 2019, wo die Forderungen der beiden Bürgerbegehren zum Altstadt-Radring und zum Radentscheid München vollumfänglich aufgenommen wurden, sowie die Maßnahmen zum Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ (Beschluss ebenfalls 2019) berücksichtigt werden. Insgesamt fordern wir eine Überarbeitung nach den Vorgaben des Radentscheids und unter Bevorzugung des Personenfußverkehrs sowie wo nötig des ÖPNV. Hierzu müssen auch die Rücksprachen mit den Planungen bzgl. der ÖPNV Strecken und Streckennutzungen einbezogen werden. Die dem BA1 + BA3 am 19.05. 2021

nachträglich vorgestellte Variante zu Anlage 4 ist hierzu ein erster Schritt und muss Grundlage für die weitere Überarbeitung sein.

Ebenso ist die weiträumige Ableitung des Durchgangsverkehres explizit zu planen, um einer zusätzlichen Verkehrsbelastung und ein Ausweichen des Verkehrs in angrenzende Bereiche, insbesondere die Iffland-/Emil-Riedel-/Oettingen-/Sternstraße im Lehel entgegenzuwirken. Das dortige Verkehrsaufkommen ist bereits jetzt sehr hoch.

In der Vorlage wird das Busparkkonzept in der Innenstadt erwähnt. Das Busparkkonzept für die Altstadt ist dem Bezirksausschuss Altstadt-Lehel zeitnah im Gesamten vorzustellen.

Grundsätzlich sollte bei jeder Neugestaltung auch eine mögliche Pflanzung von Bäumen im Planungsbereich und den seitlichen Anschlussbereichen berücksichtigt werden. Im vorliegenden Planungsabschnitt ist der Straßenraum ohne Bäume konzipiert.

Die kritischen Punkte im Einzelnen

1. Kreuzung Brienner Str. / Oskar-Von-Miller-Ring

Hier ist der Flächenverbrauch für den Verkehr sehr groß. Ziel wäre eine einfachere Kreuzung mit entsprechenden Abbiegebeziehungen. Die jetzige Planung führt zu einem Konflikt bei Fahrradfahrenden, insbesondere die Abbiegesituation von Maximiliansplatz in Brienner Str. mit den Geradeausfahrenden. Die Aufstellflächen für Räder sind nicht ausreichend.

2. Kreuzung Ludwigstraße/von-der-Tann-Straße

Im Kreuzungsbereich der Von-der-Tann-Straße sind gemäß Anlage 4 derzeit lediglich Radwege mit einer Breite von 1,60 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 5 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 15 Metern. Die Radwege sind damit um 0,70m/1,20m zu schmal. Die Vorgaben des Bürgerbegehren Altstadt-Radring gibt eine Regelbreite von 2,80m und einer Mindestbreite von 2,30m vor. In der Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße/Oskar-von-Miller-Ring sind lediglich Radwege mit einer Breite von 2,00-2,30m vorgesehen, bei gleichzeitig 6 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 18m. Die Radwege sind damit nicht radentscheidkonform.

Aus diesem Grund sollen die zwei Linksabbiegespuren von der Ludwigsstraße kommend nach Osten in die Von-der-Tann-Straße um eine Spur reduziert werden und eine Spur (von derzeit zwei) in der Von-der-Tann-Str. nach Osten entfallen. Dadurch werden rund 3 Meter gewonnen, die für breitere Radwege in der Von-der-Tann-Str. sowie für mehr Platz für die Bushaltestelle in der Ludwigstr. nord-östlich der Kreuzung genutzt werden können. Weitere verbleibende Flächen sollen dem Fußverkehr zugeordnet werden.

Oben genannte Punkte sind weitestgehend in der am 19.05. 2021 durch das MOR/Baureferat vorgestellte Variante zu Anlage 4 eingeflossen.

Ein Fußgängerübergang über die Ludwigstraße (die nördliche Querung der Kreuzung) wurde nach Aussage des Baureferates geprüft und ist derzeit nicht möglich. Grundsätzlich fordern wir eine barrierefreie Quermöglichkeit, da dies eine Voraussetzung für eine fußgängerfreundliche und altstadtnahe Kreuzung ist. Wir bitten in der weiteren Detailplanung um Überprüfung, ob nicht doch eine barrierefreie Quermöglichkeit geschaffen werden kann.

Bushaltestelle Ecke von-der-Tann/ Ludwigsstraße stadtauswärts : Das Standardbushaltestellenhäuschen ist aufgrund seiner Abmessung derzeit durch den Radweg von der Aufstellfläche

getrennt (aufgrund des Kandelabers). In der weiteren Ausführung ist zu prüfen, ob mit einer Sonderform des Bushalteshäuschen eine Trennung von Haltestelle + Wartehäuschen vermieden werden kann.

3. Planung für die Brienner Str.

Die Planungen für die Brienner Straße liegen noch nicht vor und sollen mit gesonderter Vorlage behandelt werden. Die Planungen der Brienner Str. haben Auswirkungen auf den Odeonsplatz sowie den Maximiliansplatz. Es gibt derzeit noch offene Fragen, darunter:

- Wie viele Buslinien werden in Zukunft durch die Brienner Str. fahren? Was wiederum Auswirkungen auf Wendeschleifen und notwendige Haltestellen am Odeonsplatz hat.
- Soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) in beide Richtungen ausgeschlossen werden?

4. Nördlicher Odeonsplatz

In der Brienner Straße soll die separate Busspur entfallen. Hier ist zu prüfen, in wie weit dadurch die Brienner Straße für den MIV gesperrt werden muss und lediglich Lieferverkehr/Anlieger, Taxen und Busse eine Durchfahrtsberechtigung erhalten.

Derzeit sind im nördlichen Odeonsplatz auf beiden Seiten Parkbuchten geplant. Diese Stellplätze sollen nicht als Kurzzeitparker ausgewiesen werden, sondern lediglich Nutzungen gemäß dem Stadtratsbeschluss zur Autoreduzierten Altstadt (wie Taxi- und Behindertenstellplätze, Lieferzonen usw.) dienen und auf ein Minimum reduziert werden. Die gewonnene Fläche soll für Verbreiterung der Gehwege – wo möglich – und zur Begrünung genutzt werden.

Sollten sich noch Fragen zum Eilentscheid ergeben, so bitten wir um Ihre Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt München, Direktorium
Tal 13, 80331 München

An das
Baureferat
Referatsgeschäftsleitung
BAU-RG 4
z.Hd.

Vorsitzende

Dr. Svenja Jarchow-Pongratz
1. stellv. Vors. Dr. Gerhard Pischel
2. stellv. Vors. Gesche Hoffmann-Weiss
Geschäftsstelle:
Tal 13, 80331 München
Telefax: 2280 2674
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, 25.05.2021

per Mail
beschluss-und-berichtswesen.bau@muenchen.de

Radschnellweg Münchner Norden
Abschnitt 1 (Altstadt- Radlring)
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt
TOP C 2.1.5/ 05 2021

Sehr geehrter

der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 18.05.2021 mit der o.g. Angelegenheit und stimmte mehrheitlich folgender Stellungnahme zu:

Der BA3 lehnt die Vorlage Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radlring) in der vorliegenden Form ab und fordert die Stadt auf, unverzüglich eine radentscheidkonforme Planung vorzulegen und umzusetzen.

Begründung

Die vorgestellten Planungen widersprechen den verbindlichen Vorgaben der rechtskräftig vom Münchner Stadtrat beschlossenen Bürgerbegehren Altstadt-Radlring und Radentscheid München sowie den Richtlinien für Radschnellwege. Darüber hinaus sind noch wesentliche Fragen, die die Busführung und den MIV betreffen, ungeklärt.

Die Kritikpunkte im Überblick**Kreuzung Ludwigstraße/von-der-Tann-Straße**

Im Kreuzungsbereich der Von-der-Tann-Straße sind derzeit lediglich Radwege mit einer Breite von 1,60 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 5 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 15 Metern. Die Radwege sind damit um 1,20 Meter zu schmal. Die Vorgaben des Bürgerbegehren Altstadt-Radlring gibt eine Regelbreite von 2,80 Metern und einer Mindestbreite von 2,30 Metern vor.

In der Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße/Oskar-von-Miller-Ring sind lediglich Radwege mit einer Breite von 2,00-2,30 Meter vorgesehen, bei gleichzeitig 6 Kfz-Fahrspuren mit insgesamt 18 Metern. Die Radwege sind damit nicht radentscheidkonform.

Deshalb fordern wir die Streichung einer Linksabbiegerspur (von derzeit zwei) von der Ludwigsstraße kommend nach Osten in die Von-der-Tann-Straße.

Wir fordern auch die Streichung einer Spur (von derzeit zwei) in der Von-der-Tann-Str. nach Osten. Dadurch werden rund 3 Meter Platz gewonnen, der wie folgt genutzt werden kann:

- Breitere Radwege in der Von-der-Tann-Str.
- Mehr Platz für die Bushaltestelle in der Ludwigstr. nord-östlich der Kreuzung
Der Fahrradschnellweg soll das Buswartehaus nicht von der Haltestelle trennen.
- Wenn möglich, wird die verbleibende Fläche dem Fußverkehr gewidmet

Ein Fußgängerübergang über die Ludwigstraße (also nördliche Querung der Kreuzung) ist derzeit nicht in Planung. Dieser ist aber für eine fußgängerfreundliche und altstadtnahe Kreuzung und Verkehrswende wichtig.

Kreuzung Briener Str. / Oskar-Von-Miller-Ring

Hier ist der Flächenverbrauch des MIVs noch zu groß: Es besteht noch eine einfache Kreuzung ohne übermäßige Abbiegebeziehungen. Das führt zu einem Konflikt bei Fahrradfahrenden: Die Abbiegesituation von Maximiliansplatz in Briener Str. mit Geradeausfahrenden.

Es sind größere Aufstellflächen für Räder notwendig.

Außerdem fehlen die Pläne für die Briener Str. Dies hat aber Auswirkungen auf Odeonsplatz und Maximiliansplatz. Es gibt derzeit noch offene Fragen, darunter:

- Wie viele Buslinien fahren hier? Wenn keine Busse diese Strecke nutzen, dann müssten mehr Busse entsprechend die Wendeschleife am Odeonsplatz fahren. Damit hängt aber auch die Anzahl der Bushaltestellen zusammen.
- Soll der MIV ausgeschlossen werden in beide Richtungen? Darauf darf und soll dann der Knoten ausgerichtet auf beiden Seiten sein.

Nördlicher Odeonsplatz

Wir fordern die Streichung einer Busspur. Denn wir wollen keinen MIV in der Briener Str., entsprechend müssten nur noch Lieferverkehr/Anlieger, Taxen und Busse fahren. Dafür reicht eine Spur nach Süden, anstatt wie momentan eine Fahrspur und eine Busspur.

Die Fahrradwege bei Einfahrten und Straßenquerungen müssen ebenerdig geführt werden. Die Autos sollen Höhenunterschied beim Abbiegen haben.

Wir fordern den Entfall der Parkplätze am nördlichen Odeonsplatz, die nicht konform mit den Beschlüssen der autoarmen Altstadt sind.

Derzeit sind im nördlichen Odeonsplatz auf beiden Seiten Parkbuchten geplant. Innerhalb des Altstadtrings sind nur Taxi- und Behindertenstellplätze gewünscht. Die gewonnene Fläche soll für Begrünung und Verbreiterung der Gehwege – wo möglich – genutzt werden.

Insgesamt fordern wir ein um zügige Überarbeitung nach den Vorgaben des Radentscheids und unter Bevorzugung des Personenfußverkehrs sowie wo nötig des ÖPNV. Hierzu müssen auch die Rücksprachen mit den Planungen bzgl. der ÖPNV Strecken und Streckennutzungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Svenja Jarchow-Pongratz
Vorsitzende