

Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr Verkehrs- und Funktionskonzept

Anträge

- 1. Marienplatz umgestalten – Straßenfurt entfernen – Umfeld ordnen;**
Antrag Nr. 02-08 / A 3784 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 27.06.2007
- 2. Endlich ein Verkehrs- und Sicherheitskonzept für die Fahrradroute durch die Residenz- und Dienerstraße sowie über den Marienplatz;**
Antrag Nr. 02-08 / A 3845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 23.07.2007
- 3. Brush up für die gute Stube - Den Marienplatz in seiner Gesamtheit erlebbar machen;**
Antrag Nr. 02-08 / A 3886 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007
- 4. Flaniermeile und Altstadtquerung: Neugestaltung des öffentlichen Raumes zwischen Odeonsplatz, Marienplatz, Rindermarkt und Tal;**
Antrag Nr. 02-08 / A 3887 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007
- 5. Mit dem Rad durch die Altstadt; Ausbau einer zweiten Radl-Hauptroute über Sparkassen- und Kustermannstraße;**
Antrag Nr. 02-08 / A 3888 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007
- 6. Taxistand Marienplatz;**
Antrag Nr. 08-14 / A 00513 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Josef Assal vom 13.01.2009
- 7. Flaniermeile und Altstadtquerung**
Antrag Nr. 08-14 / A 02223 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 18.02.2011
- 8. Rad'l-Furt Kustermann-Fahrspur „Am Viktualienmarkt“**
Antrag Nr. 08-14 / A 04044 von Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer vom 21.02.2013
- 9. Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz und in der Dienerstraße**
Antrag Nr. 14-20 / A 00507 von Herr Stadtrat Hans Podiuk und Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 02.12.2014
- 10. Zukünftige Radverkehrsverbindung in Sparkassenstraße**
Antrag Nr. 14-20 / A 01314 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Simone Burger vom 13.08.2015
- 11. Fahrradverkehr Entlastungsrouten; Ertüchtigung der Alfons-Goppel-Straße**
Antrag Nr. 14-20 / A 01325 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung vom 13.08.2015

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04125

Anlagen:

1. Antrag Nr. 02-08 / A 3784
2. Antrag Nr. 02-08 / A 3845
3. Antrag Nr. 02-08 / A 3886
4. Antrag Nr. 02-08 / A 3887
5. Antrag Nr. 02-08 / A 3888
6. Antrag Nr. 08-14 / A 00513
7. Antrag Nr. 08-14 / A 02223
8. Antrag Nr. 08-14 / A 04044
9. Antrag Nr. 14-20 / A 00507
10. Antrag Nr. 14-20 / A 01314
11. Antrag Nr. 14-20 / A 01325
12. Übersichtsplan
13. Übersicht Verkehrskonzept mit Vorschlag „Alfons-Goppel-Straße“
14. Zukünftige Konzeption der Fahrradhaupt- und -nebenrouten
15. Stellungnahmen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)
16. Informationsflyer Fahrradstraßen

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 11.11.2015 (VB)**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Dem Stadtrat der Landeshauptstadt München wurden die verkehrlich-funktionalen Variantenbetrachtungen zur „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.07.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02148) zunächst zur Kenntnisnahme vorgelegt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit diesem Beschluss beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie den SWM/MVG, auf der Grundlage der Empfehlungen zur verkehrlichen Funktion ein Anhörungs- und Beteiligungsverfahren der betroffenen Bezirksausschüsse sowie der berührten Kammern, Verbände und Institutionen durchzuführen. Die von den Fraktionen eingebrachten Änderungsanträge wurden zur Variante „Fraktionsvorschlag“ zusammengefasst und in das Anhörungs- und Beteiligungserfahren als Alternative zur Variante "Verwaltungsvorschlag" eingebracht. Auf Grundlage der Ergebnisse des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens zu diesen beiden Varianten sollte dem Stadtrat das Verkehrs- und Funktionskonzept zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren wurde an zwei Terminen und mit unterschiedlichen teilnehmenden Gruppen durchgeführt. Zum ersten Termin am 26.02.2014 waren die Vertretungen der Stadtratsfraktionen, der Stadtverwaltung, der Münchner Verkehrsgesellschaft, der örtlichen Bezirksausschüsse sowie der berührten Kammern, Verbände und Institutionen eingeladen. Zur Teilnahme am zweiten Termin am 25.09.2014 waren neben Anliegerinnen und Anliegern und den Bezirksausschüssen 1 bis 3 vor allem planungsinteressierte Bürgerinnen und Bürger aufgerufen worden.

Neben einer Vorstellung und Erläuterung des Beschlusses und der bisherigen Planungsvorschläge von Verwaltung und Fraktionen ging es vorrangig darum, durch den Austausch von Argumenten und verschiedenen Sichtweisen einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten, der möglichst alle Aspekte berücksichtigt. Grundlage und Anregung zur Diskussion waren die von dem beauftragten Verkehrsgutachter BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung aufbereiteten Vorschläge der Verwaltung und Fraktionen sowie Analysen, visuelle Anregungen und allgemeine Informationen zur Verkehrssituation in der Altstadt.

Die Diskussion beider Veranstaltungen und die im Nachgang eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wurden vom Büro Baumeister dokumentiert. Der Verkehrsgutachter hat die eingegangenen Anregungen anschließend analysiert und anhand von Bewertungskriterien eine Empfehlung zum Verkehrs- und Funktionskonzept erarbeitet. Zudem wurden vom Gutachter Vorschläge zur Optimierung sowohl der Variante „Verwaltungsvorschlag“ als auch der Variante "Fraktionsvorschlag" erarbeitet. Als Ergebnis der vergleichenden Bewertung wurde seitens des Gutachters die optimierte Variante „Verwaltungsvorschlag“ (im Folgenden „Alfons-Goppel-Straße“ benannt) zur Umsetzung empfohlen.

Am 02.12.2014 wurde von Herrn Stadtrat Podiuk und Herrn Stadtrat Reissl der Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 00507 zur „Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz und in der Dienerstraße“ gestellt. Dieser Antrag konnte zeitlich nicht mehr in die Auftragsbearbeitung durch den Verkehrsgutachter und in die Öffentlichkeitsphase zur bisherigen Variantendiskussion eingebracht werden. Die Verwaltung hat die bis zum Zeitpunkt des Antrags erarbeitete Lösung in der Folge an die beantragte Verlängerung des Fußgängerbereichs am Marienplatz angepasst. Der Vorschlag für ein abschließendes Verkehrs- und Funktionsprinzip ist somit das Ergebnis der bisherigen Variantendiskussion, der Öffentlichkeitsphase, der Empfehlung von BSV und der Berücksichtigung des StR-Antrages zur Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz.

Der Marienplatz ist bis auf die vorhandene bauliche Fahrbahn bereits heute als Fußgängerbereich beschildert. Allerdings ist die Begreifbarkeit der verkehrsrechtlichen Beschilderung und der baulichen Gestaltung durch die vorhandene Fahrbahn und die verschiedenen Verkehrsarten erschwert. Durch die Verlängerung der höhengleichen Fußgängerzone am Marienplatz könnte die Aufenthaltsqualität auch im östlichen Bereich erheblich gesteigert werden. Für Fußgängerinnen und Fußgänger wird zudem eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation erwartet, da durch die höhengleiche Gestaltung und die Reduktion des Verkehrs auf zeitlich begrenzte Liefervorgänge die wichtigsten Ursachen für die heutigen Konflikte entfallen. Die im Stadtratsantrag formulierte Ausdehnung der neuen, höhengleichen Fußgängerzone für das nördliche und östliche Ende des Marienplatzes wurde in der vorliegenden Planung im südlichen Bereich bis zur Tiefgarageneinfahrt der „Marienplatz-Großgarage“ ergänzt, da sich durch eine Herausnahme des Fahrverkehrs am Marienplatz keine Notwendigkeit für eine Beibehaltung der Fahrbahn in diesem Bereich ergibt.

Die nachfolgende Skizze zeigt die Ausdehnung der bestehenden höhengleichen Fußgängerzone und der vorgeschlagenen höhengleichen Verlängerung.

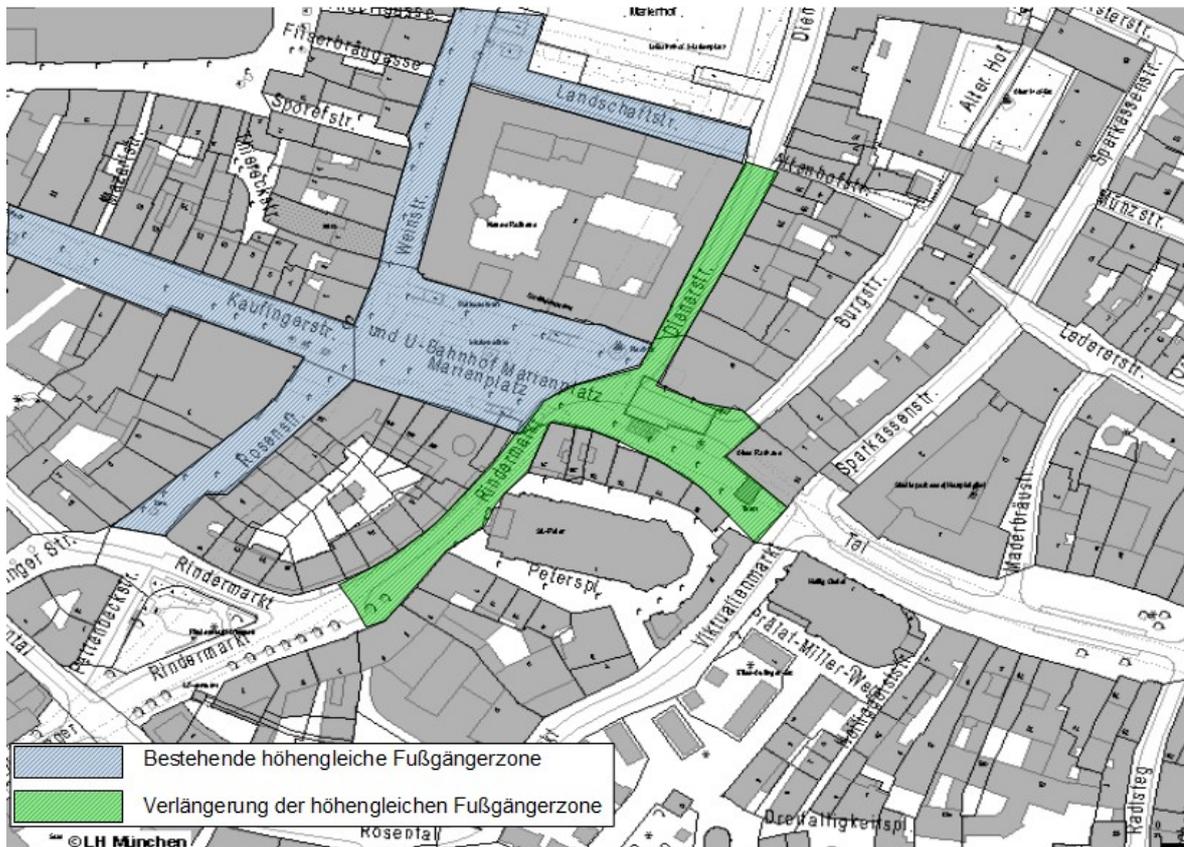


Abbildung: Skizze mit der bestehenden und mit Antrag Nr. 14-20 / A 00507 beantragten Verlängerung der höhengleichen Fußgängerzone rund um den Marienplatz. Quelle: Stadtgrundkarte LHM eigene Bearbeitung.

Zur Abwicklung der Baustelle zur Sanierung des Gebäudes am Marienplatz 22 (Hugendubel/Telekom) von Februar 2016 bis Mai 2017 sehen das Kreisverwaltungsreferat und das Polizeipräsidium München am Rindermarkt ein Verbot der Durchfahrt für Rad-, Taxi- und Busverkehr als notwendig an. In der Konsequenz entspricht dies im Wesentlichen dem o.g. Antrag Nr. 14-20 / A 00507 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk und Herrn Stadtrat Alexander Reissl zur Sperrung des Marienplatzes.

In der Beschlussvorlage wird dem Stadtrat deshalb vorgeschlagen, bereits vor Abschluss der noch auszuarbeitenden baulichen Umsetzung des Gesamtkonzepts „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ die dauerhafte Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz umzusetzen. Somit kann eine Realisierung der neuen Fußgängerzone direkt nach Abschluss der Bauarbeiten zur Sanierung des Gebäudes am Marienplatz 22 erfolgen. Im Vorgriff auf die endgültige bauliche Lösung sollen zudem provisorische Maßnahmen beauftragt werden, die bereits während der Baustelle Hugendubel wirksam werden können und dem geänderten Verkehrsaufkommen Rechnung tragen.

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

2. Verkehrskonzept „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ (NSQ)

Das Verkehrskonzept „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ musste aufgrund der erweiterten Fußgängerzone in Teilen modifiziert und neu bewertet werden. Dies ist hauptsächlich dadurch zu begründen, dass in den bisherigen Überlegungen von einer parallel verlaufenden Fahrradhaupt- und Fahrradnebenroute zwischen Odeonsplatz und Rindermarkt zur Entzerrung des Radverkehrsaufkommens ausgegangen wurde. Dieser Ansatz kann jedoch, bezogen auf die gesamte Länge des betrachteten Abschnitts, aufgrund der Sperrung des Marienplatzes für den Radverkehr nicht mehr weiterverfolgt werden.

Da mit der „reinen“ Fußgängerzone die Fahrbeziehung über den Marienplatz für den Rad-, Taxi- und Busverkehr entfällt, müssen vor allem die Straßen Rosental, Viktualienmarkt und die Sparkassenstraße ein größeres Verkehrsaufkommen aufnehmen. Der Vorschlag für das Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt diese neuen Rahmenbedingungen und beinhaltet verschiedene Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsablaufs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das Verkehrskonzept ist anhand einer graphischen Gesamtübersicht (vergrößerte Darstellung siehe Anlage 13) visualisiert und wird textlich in Nord-Süd-Richtung zunächst für die Abschnitte der neuen Fahrradhaupttroute und anschließend für den benachbarten Straßenzug Dienerstraße - Residenzstraße erläutert.

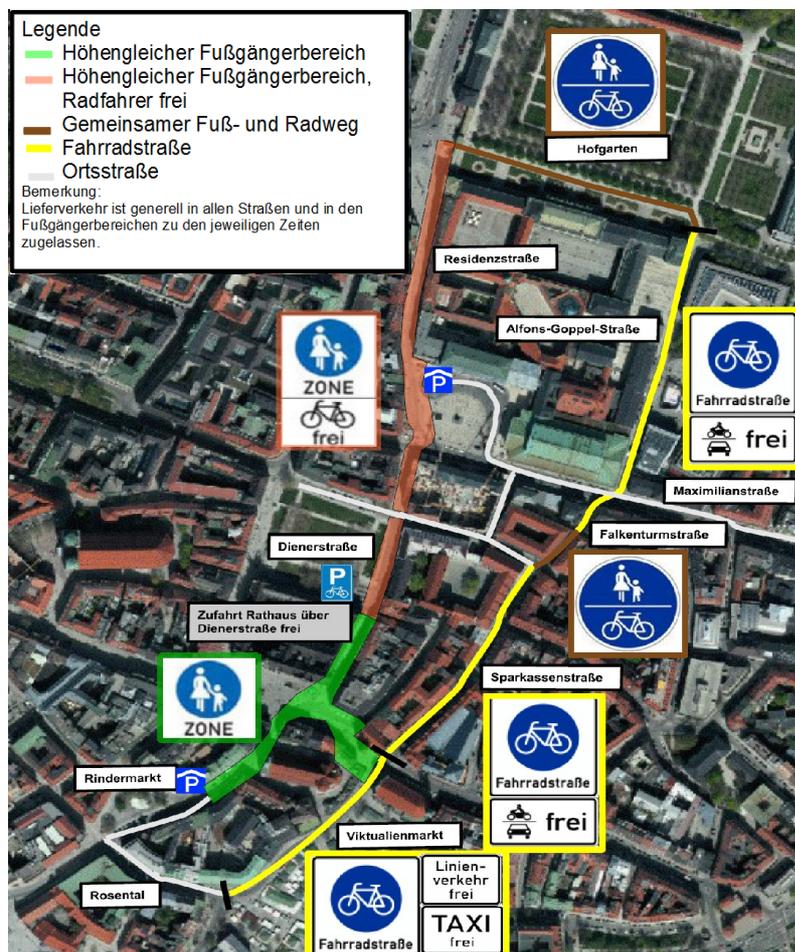


Abbildung: Übersicht Verkehrskonzept mit Vorschlag „Alfons-Goppel-Straße“
Quelle: Luftbild LHM und eigene Bearbeitung.

Odeonsplatz – Hofgarten

Die Neuordnung der verkehrlichen Situation am Odeonsplatz wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsphase als wichtige Maßnahme benannt. Dabei wird die Herstellung einer Radverkehrsanbindung des Odeonsplatzes an die neue Fahrradhauptroute in angemessener Qualität zur Reduzierung der bestehenden Konflikte als notwendig erachtet. Eine grundlegende Umgestaltung des Odeonsplatzes ist allerdings, bedingt durch die verkehrlichen Auswirkungen, erst nach Abschluss der Umgestaltung des Altstadtringtunnels (voraussichtlich frühestens 2020) denkbar. Für die Planung des neuen Odeonsplatzes ist die eindeutige Führung von und zur neuen Fahrradhauptroute als wesentliches Element zu Grunde zu legen. Da in den Platzbereich nicht eingegriffen werden soll, ist dazu voraussichtlich eine Verlagerung (ggf. nach Norden in den Bereich der Schrägparker nach der Bushaltestelle) oder zumindest eine Reduktion unter Aufgabe der südlichen Aufstellfläche des Taxistandplatzes mit ca. 5 - 10 Stellplätzen notwendig. Mit dieser Maßnahme kann bis zu einer späteren Neugestaltung des südlichen Odeonsplatzes bereits im Bestand eine Verbesserung der Radverkehrsführung und eine Verringerung der Konfliktsituationen erzielt werden.

Zur Einfahrt in den Hofgarten bestehen am Odeonsplatz beidseitig neben dem Torbogen zwar schmale Durchgänge für den Fußverkehr, der Torbogen wird allerdings neben dem Radverkehr durchaus auch von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzt. Durch die Mischung von Fuß- und Radverkehr ergibt sich in diesem Bereich zwar die Notwendigkeit zur gegenseitigen Rücksichtnahme, ein Ausschlussgrund gegen die Führung der Fahrradhauptroute über den Hofgarten ist dadurch allerdings aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht gegeben. Die Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr (beschildert als gemeinsamer Fuß- und Radweg) in der westlichen Hofgartenstraße wird aufgrund der großzügigen Dimensionierung als verträglich eingestuft. Zudem ist der Hofgarten stadtgestalterisch für eine Fahrradhauptroute attraktiv. Die Verkehrskonzeption wurde der „Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen“ (Bayerische Schlösserverwaltung) als verantwortliche Dienststelle des Freistaats Bayern für die Hofgartenstraße und das Hofgartentor vorgestellt. Als Ergebnis ist seitens der Bayerischen Schlösserverwaltung die Führung einer Fahrradhauptroute vom Odeonsplatz über den Hofgarten in die Alfons-Goppel-Straße grundsätzlich vorstellbar.

Hofgarten – Alfons-Goppel-Straße

Im Kurvenbereich Hofgartenstraße - Alfons-Goppel-Straße ist eine Vorfahrtberechtigung der Fahrradhauptroute gegenüber der von Osten kommenden Hofgartenstraße zu prüfen. Die Alfons-Goppel-Straße wird als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz frei“ beschildert (Erläuterung zu „Fahrradstraßen“ anhand des Infolyers des Kreisverwaltungsreferates, siehe Anlage 16, Stand 2013). Es wird angeregt, den heute durch einen Bord bestehenden Höhenunterschied durch eine Aufpflasterung höhengleich befahrbar zu gestalten. Die heute an der Einfahrt zum Hofgarten vorhandene Schranke stellt für zügiges Radfahren ein Hindernis dar, insbesondere wenn das Radverkehrsaufkommen als Folge der Optimierungen der neuen Fahrradhauptroute zukünftig ansteigt. In Abstimmung mit der Bayerischen Schlösserverwaltung sollte die Schranke entfernt werden sowie als Alternative zu den vom Gutachter vorgeschlagenen versenkbaren Pollern ggf. normale Poller vorgesehen werden. Die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen wird wesentlich zur Akzeptanz dieser Route beitragen.

Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße

In der Alfons-Goppel-Straße befindet sich eine Anfahrtszone für ca. 3 „Theaterbusse“, in der maximal 20 Minuten gehalten werden darf. Das damit verbundene Schwerverkehrsaufkommen, hauptsächlich während der Aufführungen, ist mit der Ausweisung der neuen Fahrradhaupttroute und der Einrichtung einer Fahrradstraße verträglich. Der derzeitige Pflasterbelag in der Alfons-Goppel-Straße bietet für eine Fahrradhaupttroute keinen ausreichenden Fahrkomfort und sollte daher durch einen fahrradfreundlicheren Belag ersetzt werden. Ein häufig genannter Kritikpunkt aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die mangelhafte Querungssituation für den Radverkehr an der Maximilianstraße. Der in beiden Richtungen fahrende Kfz- und Tramverkehr und der zu überwindende Versatz von der Alfons-Goppel-Straße in die Falkenturmstraße ermöglicht heute nur ein oftmals zeitintensives und aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht optimales diagonales Queren.

In der Dienstbesprechung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege und dem Heimatpfleger -(HDS)- am 25.04.2012 wurde das damalige Grundkonzept der „NSQ“ vorgestellt und hinsichtlich des erforderlichen Belagwechsels in der Alfons-Goppel-Straße und der Querungssituation der Maximilianstraße Folgendes festgehalten: *„Im Bereich der Alfons-Goppel-Straße wird aus Gründen der Fahrradattraktivität in Teilbereichen ein Belagswechsel erforderlich sein, der fahrradfreundlicher ist. An der Maximilianstraße, im Bereich der Querung Richtung Sparkassenstraße, ist eine Ampelanlage vorgesehen. Diese zusätzlichen Elemente sind erforderlich, sie müssen gestalterisch bewältigt werden und sollten in enger Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt sowie dem Heimatpfleger erfolgen. Insgesamt erscheint der Weg richtig und zielführend. Vom Heimatpfleger wird der Ansatz unterstützt. Es wird gebeten, bei der weiteren Planung weiterhin informiert zu werden.“*

Bevor eine aufwendigere Signalisierung realisiert wird, soll die Überquerung der Maximilianstraße in einem ersten Schritt ähnlich dem Vorschlag des Verkehrsgutachters verbessert werden.

Der Vorschlag sieht für den Radverkehr von Norden und Süden jeweils einen ausreichend breiten Aufstellstreifen unmittelbar gegenüber der Einfahrt in die Falkenturm- bzw. Alfons-Goppel-Straße vor. Dort können sich Radfahrerinnen und Radfahrer senkrecht zur Fahrbahn der Maximilianstraße im Schutze des Aufstellstreifens aufstellen und mit ausreichender Sicht (das heute bestehende Sichthindernis durch Parker entfällt durch die Aufstellstreifen und die vorgezogenen Gehwegbereiche) senkrecht überqueren. Dazu ist der Entfall von ca. drei bis vier Stellplätzen je Richtung erforderlich. Die Querung ist baulich und durch Roteinfärbung so zu gestalten, dass ein mit hoher Wahrscheinlichkeit an dieser Örtlichkeit zu erwartendes unerlaubtes Verparken von vorneherein bestmöglich verhindert werden kann.

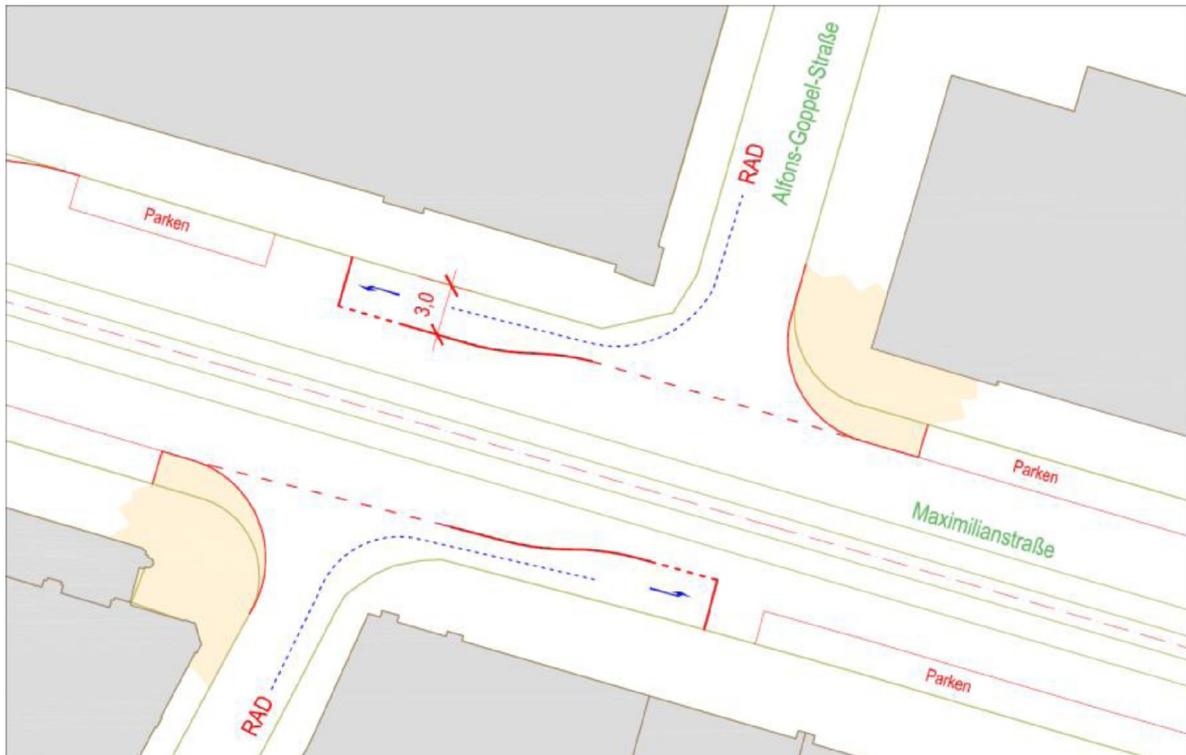


Abbildung: Vorschlag für eine Markierungslösung zur Querung der Maximilianstraße auf Höhe der Alfons-Goppel-Straße bzw. Falkenturmstraße. Quelle: Stadtgrundkarte LHM und Bearbeitung BSV.

Sollte sich die Markierungslösung aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens in der Praxis nicht bewähren, ist die Signalisierung der Querung mit einer Bevorrechtigung der querenden Trambahnlinie eine weitere Option.

Bei der weiteren Fahrt in Nord-Süd-Richtung muss der Radverkehr beim Übergang von der Falkenturmstraße (zukünftige Fahrradstraße, „Kfz frei“) auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg aufgrund des Gefälles die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Dies trifft ebenfalls auf Radfahrende auf der Fahrradhaupttroute aus/in Richtung Falkenturmstraße im Hinblick auf den querenden Fußverkehr in der Pfisterstraße zu.

Die im Bereich des gemeinsamen Fuß- und Radwegs in der Falkenturmstraße vorhandenen Schilderpfosten und Poller sollten nach Möglichkeit verlagert oder verschmälert werden. Der Übergang von der Falkenturmstraße in die Sparkassenstraße ist zur Aufwertung der neuen Fahrradhaupttroute zu optimieren. Durch eine Aufpflasterung könnte beispielsweise der heute durch einen Bord bestehende Höhenunterschied höhengleich gestaltet werden.

Sparkassenstraße

Um die heute in der Sparkassenstraße insbesondere in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit durch zahlreiche Verkehrsfunktionen vorherrschenden Störungen im Verkehrsablauf zu reduzieren und die künftigen Radverkehrsmengen abwickeln zu können, wird die Einrichtung einer Fahrradstraße, „Kfz frei“ in Kombination mit einer

Verbreiterung der vom fließenden Verkehr nutzbaren Fahrbahn empfohlen. Das Kreisverwaltungsreferat wird prüfen, ob die bestehenden Vorfahrtsregelungen zugunsten der neuen Fahrradstraße geändert werden können. Fahrzeuge aus den Straßen Pfister-, Münz- und Ledererstraße müssten dann in Zukunft Vorfahrt achten.

Die Verbreiterung der Fahrbahn könnte durch die partielle Herausnahme des Stellplatzangebotes erreicht werden. Heute sind auf der Ostseite insgesamt ca. 20 „blaue“ Stellplätze, 2 „orange“ Lieferzonen, Stellplätze für 20 Krafträder sowie die Hotelanfahrt (Platzl Hotel) vorhanden. Das Stellplatzangebot auf der Westseite mit ca. 13 „blauen“ Stellplätzen, zwei „orange“ Lieferzonen und einem Behindertenstellplatz ist baulich gefasst (bezüglich der Parkregelungen in der Altstadt wird auf die Ausführungen auf Seite 22ff verwiesen).

Die nutzbare Fahrbahnbreite in der Sparkassenstraße ist zwischen Pfisterstraße und Ledererstraße wesentlich geringer als zwischen Ledererstraße und Tal. Da bei Umsetzung des Gesamtkonzeptes eine erhebliche Anzahl an Stellplätzen der „Blauen Zone“ entfallen wird, soll für die Sparkassenstraße ein iteratives Vorgehen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs umgesetzt werden:

1. Entfernung der Stellplätze auf der Ostseite zwischen Pfisterstraße und Ledererstraße (ca. 9 „blaue“ Stellplätze und ca. 2 „orange“ Stellplätze) zur Verbreiterung der nutzbaren Fahrbahn für den fließenden Verkehr

sofern zur weiteren Verbesserung des Verkehrsablaufs notwendig =>

2. Umwandlung der Stellplätze auf der Westseite zwischen Pfisterstraße und Ledererstraße von „blau“ zu „orange“ (ca. 15 „blaue“ Stellplätze) zur Reduktion von Liefervorgängen auf der Fahrbahn und Parksuchverkehr

sofern zur weiteren Verbesserung des Verkehrsablaufs notwendig =>

3. Umwandlung der Kfz-Stellplätze auf der Ostseite zwischen Tal und Ledererstraße von „blau“ zu „orange“ (ca. 11 „blaue“ Stellplätze) zur Reduktion von Liefervorgängen auf der Fahrbahn und Parksuchverkehr

Durch die entfallenden Parkstände wird einerseits sowohl ein Raumgewinn zur Verbesserung des Verkehrsablaufs entstehen, andererseits werden auch die entsprechenden Parksuchverkehre reduziert. Eine Änderung der Vorfahrtregelung an der Kreuzung Sparkassenstraße/Tal/Viktualienmarkt zugunsten der zukünftigen Fahrradhaupttroute wird von der Verwaltung auch im Hinblick auf den entfallenden Busverkehr aus Richtung Marienplatz und den querenden Fußverkehr im Rahmen der Detailplanung geprüft. Die anschließende Abbildung visualisiert das beschriebene iterative Vorgehen anhand der bestehenden Stellplatzsituation in der Sparkassenstraße zwischen Tal und Pfisterstraße.

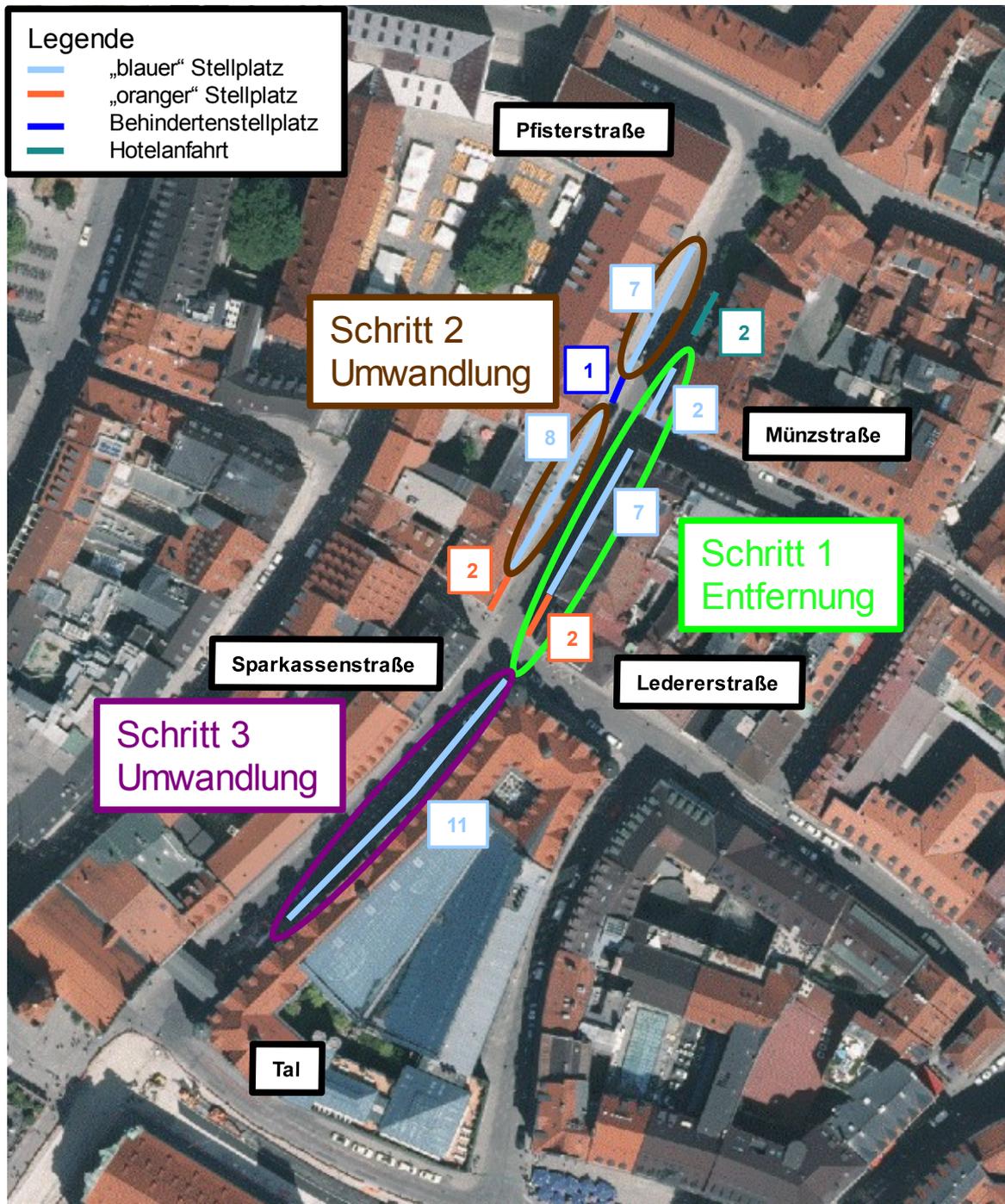


Abbildung: Visualisierung des vorgeschlagenen iterativen Vorgehens anhand der heutigen Stellplatzsituation für den Kfz-Verkehr in der Sparkassenstraße. Quelle: Luftbild LHM und eigene Bearbeitung.

Viktualienmarkt

Im Bereich des Viktualienmarktes wird unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen die Einrichtung einer Fahrradstraße mit den Zusätzen „Linienverkehr frei“, „Taxiverkehr frei“ und „Lieferverkehr frei“ (zeitlich eingeschränkt) empfohlen.

Der Bereich Tal und „Kustermannfahrbahn“ ist geprägt durch starke Fußgängerquer- und längsverkehre zwischen Marienplatz und Viktualienmarkt. Überlagert werden diese durch Buslinien-, Taxi- und Lieferverkehre sowie Sightseeing-Busse und regelwidrig verkehrenden Kfz-Verkehr. Der als Fußgängerzone ausgewiesene Bereich entspricht hinsichtlich der straßenräumlichen Gestaltung und der zahlreichen zugelassenen Nutzungen nicht dem eines Bereichs mit Fußgängervorrang. Die auf der westlichen Seite vorhandene, mit Hochborden ausgestattete Bushaltestelle führt dazu, dass sich der Fußgängerquerverkehr auf den Abschnitt zwischen Tal und Bushaltestelle beschränkt, was zu ausgeprägten Fußgängerströmen mit entsprechenden Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern führt.

Die Regierung von Oberbayern hat mit Schreiben vom 03.06.2013 an das Kreisverwaltungsreferat mitgeteilt, dass der „Fußgängerbereich“ am Viktualienmarkt aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Gestaltung nicht als solcher wahrnehmbar ist und um Stellungnahme gebeten, wie die Verkehrsbelastung am Viktualienmarkt reduziert werden kann. Aufgrund der erwarteten Verlagerung von weiterem Rad-, Bus- und Taxiverkehr durch die Sperrung des Marienplatzes wird sich die Verkehrsbelastung allerdings eher erhöhen als reduzieren, insofern erscheint die Beibehaltung des heutigen „Fußgängerbereichs“ nicht weiter angemessen.

Die Verwaltung wird aufgrund der bereits heute bestehenden Konflikte vor allem im nördlichen Bereich und der Verlagerungen weiteren Verkehrs vom Marienplatz auf den Viktualienmarkt die Verkehrssituation beobachten und bei Bedarf weitere Maßnahmen zur Optimierung überprüfen.

Um das rechtswidrige Befahren durch Kfz-Verkehr zu reduzieren, wurde die Einrichtung von versenkbaren Pollern diskutiert, vor allem aber infolge des vorhandenen und durch die Sperrung des Marienplatzes eventuell noch steigenden Taxi- und Busverkehrs nicht weiter verfolgt.

Der Übergang vom Viktualienmarkt zum Rosental bedarf einer Umgestaltung, um die unklare Vorfahrtsituation zu verbessern. Bei der zukünftigen baulichen Gestaltung sollte nach Möglichkeit unter Berücksichtigung des Bus- und Radverkehrs verdeutlicht werden, dass der allgemeine Kfz-Verkehr am Viktualienmarkt nicht zugelassen ist. Durch eine vom Radverkehr leicht zu überfahrende Bordsteinkante könnte die für den Kfz-Verkehr zugelassene Fahrbeziehung (Rosental von/zur Prälat-Zistl-Straße) verdeutlicht werden. Dies gilt in Abhängigkeit von der Vorfahrtregelung am Knoten Viktualienmarkt/Tal/Sparkassenstraße ebenfalls für das nördliche Ende des Viktualienmarkts.

Rosental und Knotenpunkt Oberanger/Rosental/Färbergraben

Aufgrund des vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommens, der erwarteten Zunahme des Linienbusverkehrs durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz und der Gabelung der Fahrradhaupttrouten nach dem Viktualienmarkt in Richtung Oberanger und Sankt-Jakobs-Platz endet die Führungsform des Radverkehrs über eine Fahrradstraße am Knoten Viktualienmarkt/Rosental/Prälat-Zistl-Straße.

Der Straßenzug Rosental sollte allerdings mit dem Ziel einer Verbreiterung der vom fließenden Kfz-Verkehr nutzbaren Fahrbahn sowie nach Möglichkeit der vorhandenen Geh-

wege umgestaltet werden. Aufgrund der bereits heute auftretenden Stockungen im Verkehrsablauf und der zukünftigen Verlagerung des gesamten Rad-, Taxi- und Busverkehrs durch die Sperrung des Marienplatzes wird eine Umverteilung des Straßenraumes vor allem im Hinblick auf einen störungsfreien Linienbusverkehr als notwendig erachtet. Die dafür notwendigen Flächen können nur durch eine einseitige Reduktion des Angebots für den Ruhenden Verkehr generiert werden. Heute sind im Rosental auf der Südseite ca. 7 „blaue“ Stellplätze, auf der Nordseite ca. 15 „blaue“ Stellplätze und 1 Behindertenstellplatz vorhanden. Die genaue Anzahl des notwendigen Stellplatzentfalls kann erst im Rahmen der Detailplanung ermittelt werden. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass der Taxi-standplatz mit 3 Stellplätzen im Kreuzungsbereich Viktualienmarkt/Rosental/Prälat-Zistl-Straße beibehalten werden kann.

Der Knotenpunkt Oberanger/Rosental/Färbergraben sollte mit der Zielsetzung einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie einer Verstärkung des Verkehrsflusses umgestaltet werden. Durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz entfällt der Busverkehr im „Rindermarkt“, da ein Wenden der Gelenkbusse im Rindermarkt zwischen Rosental und Marienplatz nicht möglich ist. Die Querungssituation für Fußgängerinnen und Fußgänger ist als wesentlicher Aspekt zu berücksichtigen. Da auch hier bedeutsame Achsen des Fußgängerverkehrs verlaufen und der Haupteingang des Stadtmuseums nach der Sanierung zukünftig an der Ecke Oberanger/Rosental liegen wird, sollte dem Fußverkehr nach Möglichkeit an allen Zufahrten durch die Anlage von Fußgängerüberwegen Vorrang eingeräumt werden.

Nördliche Residenzstraße zwischen Odeonsplatz und Maximilianstraße

Die Funktionsfestsetzung als „Fußgängerbereich“ mit den Zusätzen „Lieferverkehr frei“ (zeitlich eingeschränkt) und „Radverkehr frei“ wird hauptsächlich aus den folgenden Gründen vorgeschlagen:

- Es wird von einer Verlagerung wesentlicher Radverkehrsanteile auf die neue Fahrradhauptroute in der Alfons-Goppel-Straße ausgegangen. Für den Bereich zwischen Sparkassenstraße und Odeonsplatz kann durch die Zulassung des Radverkehrs in der nördlichen Residenzstraße das Konzept einer Fahrradhauptroute (Hofgarten – Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße) und Fahrradnebenroute (Residenzstraße – Max-Joseph-Platz – Hofgraben – Pfisterstraße oder Residenzstraße – Hofgraben – Pfisterstraße) zur Entzerrung der Radverkehrsströme umgesetzt werden (siehe Anlage 14). Dies wirkt auch entlastend auf die Querungssituation der Maximilianstraße.
- Die heute vorhandene Fahrbahn im Fußgängerbereich der nördlichen Residenzstraße suggeriert dem Radverkehr einen Vorrang, der nicht der Beschilderung entspricht. Durch den höhengleichen Ausbau und die Vergrößerung der nutzbaren Flächen für den Fußverkehr wird die bauliche Gestaltung zukünftig den Vorrang von Fußgängerinnen und Fußgängern verdeutlichen und angepasstes Verhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern unterstützen.
- Für eine mögliche Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes ergeben sich dadurch größere Spielräume, da keine baulichen Radverkehrsanlagen entlang der West-

und Südseite des Max-Joseph-Platzes zu berücksichtigen sind.

- Die heutige Engstelle zwischen der Freischankfläche des „Spatenhaus“ und dem Notausgang der Operntiefgarage mit den abgestellten Fahrrädern kann eventuell durch eine niveaugleiche Lösung mit hydraulischen Verschlussklappen (analog zu den Notausstiegen bei der U-Bahn) beseitigt werden. Dies wäre generell auch für eine mögliche Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes von Vorteil.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage in der Viscardigasse wird über eine Sondererlaubnis weiterhin möglich sein.

Insgesamt ergäbe sich im Vergleich zur heutigen Situation in diesem Bereich eine Stärkung des Fußverkehrs, der Aufenthaltsqualität und eine vereinfachte Begreifbarkeit der baulichen Gestaltung im Zusammenspiel mit der verkehrsrechtlichen Beschilderung (Einheitlichkeit von Bau und Betrieb). Es wird davon ausgegangen, dass der verbleibende und wesentlich geringere Radverkehr verträglich mit dem Fußverkehr abgewickelt werden kann.



Abbildung: beispielhafte Fotomontage der nördliche Residenzstraße als Fußgängerbereich, Radverkehr frei westlich des Max-Joseph-Platzes. Quelle: BSV.

Südliche Residenzstraße zwischen Maximilianstraße und Schrammerstraße

Die Beibehaltung „Fußgängerbereich“ mit den Zusätzen „Lieferverkehr frei“ (zeitlich eingeschränkt) und „Radverkehr frei“ wird hauptsächlich aus den folgenden Gründen vorgeschlagen:

- Aufgrund der Verlagerung wesentlicher Anteile des Radverkehrs auf eine neue Fahrradhaupttroute wird von einer Reduktion der heutigen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr ausgegangen.
- Sicherstellung von verschiedenen Radverkehrsbeziehungen
 1. Radverkehrsverbindung Richtung Westen über die Schrammerstraße (Fahrradnebenroute gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr)
 2. Ziel- und Quellverkehr im Umfeld des Marienhofs
 3. Fahrradabstellanlage am Marienhof (siehe Ausführungen zur Dienerstraße).
 4. Radverkehr zum Rathaus

Im Falle der Ausweisung eines „reinen“ Fußgängerbereichs wäre aufgrund der umwegigen Führung über den Hofgraben und des dortigen Gefälles in der Praxis von rechtswidrigem Befahren der südlichen Residenzstraße durch den Radverkehr auszugehen.

Neben der Entfernung der beiden Rotmarkierungen in der Residenzstraße wurde die Freischankfläche des „Franziskaners“ in der südlichen Residenzstraße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geringfügig reduziert. Dadurch kann sich das Verkehrsaufkommen auf einer größeren Fläche des öffentlichen Raumes verteilen und somit weiter entzerren. Sollten sich auch nach Umsetzung der neuen Fahrradhaupttroutenkonzeption weiterhin Konflikte zwischen Fuß-, Radverkehr und Lieferverkehr einstellen, wird eine weitere Beschränkung der Freischankfläche geprüft.

Um die südliche Residenzstraße von weiterem Radverkehr zu entlasten, stand ebenfalls eine Zulassung des Radverkehrs in der Perusastraße in Verbindung mit einer Optimierung des Belags in der Diskussion. Dies betrifft die Radverkehrsbeziehungen Odeonsplatz-Maffeistraße sowie Maximilianstraße/Maffeistraße in beiden Fahrtrichtungen, die heute über die südliche Residenzstraße oder den Hofgraben (je nach Fahrtrichtung ist der Hofgraben aufgrund der Steigung unattraktiv) und die Schrammerstraße abgewickelt werden. Das Kreisverwaltungsreferat sieht eine Öffnung der Perusastraße für den Radverkehr allerdings grundsätzlich äußerst kritisch, da die Einmündung der Perusastraße in die Theaterstraße bereits heute eine Engstelle für den Fußverkehr darstellt und eine Erhöhung des erlaubten Fahrverkehrs die Fußgängerinnen und Fußgänger weiter beeinträchtigen würde. In der Folge wurde von einer Zulassung des Radverkehrs in der Perusastraße abgesehen.

Schrammerstraße

Als Ergebnis der Öffentlichkeitsphase und der Empfehlung des Gutachters wird die Beibehaltung der Fahrbahn sowie der Behinderten- und Taxistandplätze in der Schrammerstraße mit der Zufahrtsmöglichkeit über den Hofgraben vorgeschlagen. Die Fahrbahn im Hofgraben bleibt somit ebenfalls durchgängig erhalten. Die in der Dienerstraße entfallenden Taxistellplätze werden in Abstimmung zwischen Kreisverwaltungsreferat und den Taxiverbänden in ausreichender Anzahl in die Schrammerstraße verlegt. Um die Auswirkungen

für die Bewohnerinnen und Bewohner durch die Reduzierung des Stellplatzangebots abzumildern und gleichzeitig keinen weiteren Verkehr in die Schrammerstraße zu ziehen, werden nur noch „orange“ Stellplätze vorgesehen, die zwischen 08:00 Uhr und 19:00 Uhr zum Liefern und Laden zur Verfügung stehen und an Werktagen zwischen 19:00 Uhr und 8 Uhr sowie ganztags an Sonn- und Feiertagen von Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt werden können. Insgesamt ergibt sich ein Entfall von maximal ca. 15 „blauen“ Stellplätzen. Das Wenden am Ende der Schrammerstraße ist zwar häufig mit Rangiervorgängen verbunden, aber aufgrund des Wendehammers und des geringen Verkehrsaufkommens gefahrlos möglich. Bei einem Wegfall der "blauen Parkplätze" in der Schrammerstraße wird das Verkehrsaufkommen weiter sinken, so dass das Wenden als unkritisch angesehen wird.

Die Beibehaltung der Fahrbahn ist für die Neugestaltung des Marienhofes (siehe Beschluss des Bauausschusses vom 16.01.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09368) zu berücksichtigen.

Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße

Die Funktionsfestsetzung „Fußgängerbereich“ mit den Zusätzen „Lieferverkehr frei“ (zeitlich eingeschränkt), „Radverkehr frei“ und „Zufahrt Rathaus frei“ wird hauptsächlich aus den folgenden Gründen vorgeschlagen:

- Die heutige Aufteilung der Verkehrsflächen der verschiedenen Verkehrsarten entspricht nicht dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen, eine Stärkung des Fußverkehrs ist dringend geboten. Der dafür notwendige Flächengewinn soll über den Entfall des Stellplatzangebots (11 „blaue“ Stellplätze) erreicht werden, wodurch gleichzeitig der Parksuchverkehr entfallen würde. Die vorhandenen Taxistellplätze werden in die Schrammerstraße verlagert. Bei Umsetzung beider Maßnahmen wird kein Wendehammer in der Dienerstraße auf Höhe der Landschaftsstraße benötigt und die damit ggf. verbundenen Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr nahe des U-Bahn-Zugangs können vermieden werden.
- Eine verkehrsrechtlich legale Zufahrtmöglichkeit zum Rathaus muss selbstverständlich gegeben sein und soll über den Hofgraben (Ortsstraße) und die Dienerstraße über den Zusatz „Zufahrt Rathaus frei“ sichergestellt werden. Der Zufahrtsverkehr (Rad, Kfz) muss sich in der zukünftig höhengleich ausgebauten Dienerstraße (siehe nachstehende Abbildung Seite 16) dann dem Fußverkehr unterordnen und diesen Bereich mit „Schrittgeschwindigkeit“ befahren. Der Lieferverkehr muss sich zusätzlich in Zukunft an den in Fußgängerbereichen zulässigen Lieferzeiten orientieren. Diese Veränderung betrifft die Strecke zwischen Hofgraben und Landschaftsstraße mit einer Länge von ca. 100m.
- Ein Einflussfaktor für die verkehrliche Funktionsfestsetzung der Dienerstraße ist die Fahrradabstellanlage in der Landschaftsstraße mit derzeit ca. 330 teilweise überdachten Stellplätzen, die kürzlich provisorisch erweitert und aufgewertet wurde. Eine Fahrradabstellanlage im näheren Umfeld des Marienplatzes wird von der Verwaltung generell als sinnvoll angesehen, da durch ein attraktives Angebot unter anderem dem Problem von „wild“ abgestellten Fahrrädern entgegengewirkt werden kann. Gemäß einer Befragung der Nutzerinnen und Nutzer der Radabstellan-

lage liegen die meisten Erledigungsziele in Richtung Marienplatz. Eine Situierung von doppelstöckigen, überdachten Radabstellanlagen an anderer Stelle am Marienhof wurde seitens der Stadtgestaltung kritisch beurteilt. Eine (ggf. dezentrale) Verlagerung der Radabstellanlage mit einer Erreichbarkeit über die Schrammerstraße als Möglichkeit zur Verlängerung der „reinen“ Fußgängerzone vom Marienplatz Richtung Norden wurde aus verkehrlicher Sicht ebenfalls diskutiert. Da im Gegensatz zur Fußgängerzone rund um den Marienplatz in der Dienerstraße allerdings eine Zufahrtsmöglichkeit zum Rathaus auch für den Radverkehr in jedem Fall weiterhin zu berücksichtigen ist, sollte an dem heutigen Standort der Fahrradabstellanlage festgehalten werden.

- Durch die einheitliche Gestaltung und Beschilderung der Residenzstraße und Dienerstraße als „Fußgängerbereich, Radverkehr frei“ zwischen Odeonsplatz und Landschaftsstraße ist für diesen Abschnitt eine Kontinuität der Führungsform gegeben, die eine Begreifbarkeit des Vorrangs von Fußgängerinnen und Fußgänger für Radfahrerinnen und Radfahrer erleichtert.
- Auf Höhe der Landschaftsstraße schließt der Fußgängerbereich mit Zusatz „Radfahrer frei“, „Zufahrt zum Rathaus frei“ an die zukünftige „reine“ Fußgängerzone rund um den Marienplatz an. An diesem Übergang wird kenntlich gemacht, dass am Marienplatz kein Radverkehr zugelassen ist. Von dort beträgt die Entfernung zum südlichen Ende des neuen höhengleichen Fußgängerbereichs an der „Marienplatz-Großgarage“ ca. 250m und zum Tal ca. 200m. Es wird angenommen, dass aufgrund der räumlichen Distanzen und der zu erwartenden flächigen Ausdehnung des Fußverkehrsaufkommens in der Dienerstraße und im östlichen Bereich des Marienplatzes der überwiegende Anteil des Radverkehrs von einer rechtswidrigen Überquerung des Marienplatzes absehen wird. Dies wird jedoch auch von der Qualität des Verkehrsablaufs für den Radverkehr auf der zukünftigen parallelen Fahrradhaupttroute abhängen.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen ergäbe sich eine maßgebliche Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität.



Abbildung: beispielhafte Fotomontage der Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße als höhengleicher Fußgängerbereich, Radverkehr frei. Quelle: BSV.

Marienplatz

Der Marienplatz soll gemäß dem vorliegenden Verkehrskonzept bis zur Landschaftsstraße im Norden, dem Alten Rathaus im Osten sowie der Zufahrt zur „Marienplatz-Großgarage“ im Süden höhengleich ausgebaut und in die bestehende Fußgängerzone integriert werden (siehe Ausführungen auf Seite 3f). Das zukünftige Verkehrsaufkommen wird sich auf Fußgängerinnen und Fußgänger sowie zeitlich begrenzte Liefervorgänge beschränken.

Rindermarkt

Durch die Auflösung der Bushaltestelle am Marienplatz entfällt der Linienbusverkehr am Rindermarkt nördlich des Rosentals, da ein Wenden des Busverkehrs im Rindermarkt nicht möglich ist. Es wird jedoch weiterhin Lieferverkehr, Kfz-Verkehr in Richtung „Marienplatz-Großgarage“, Erschließungsverkehr in Richtung Fürstenfelder Straße sowie Taxi- und Radverkehr stattfinden.

3. Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten

Fußverkehr

Durch die Herausnahme der Fahrbahn sowie der sonstigen Verkehrsarten (Lieferverkehr zu den zulässigen Zeiten ausgenommen) werden die heute bestehenden Konfliktsituationen am Marienplatz weitgehend aufgelöst.

Aufgrund der Gestaltung und des Verkehrsaufkommens spiegelt sich der derzeit noch bestehende verkehrsrechtliche Vorrang des Fußverkehrs am Viktualienmarkt im tatsächlichen Verkehrsablauf nicht wider. Fußgängerinnen und Fußgänger im Längsverkehr konzentrieren sich aufgrund der vorhandenen Fahrbahn überwiegend auf die beidseitigen Gehwege. Da durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz von einer Ver-

kehrszunahme am Viktualienmarkt auszugehen ist, entspricht die vorgeschlagene Beschilderung als Fahrradstraße mit Zulassung anderer Verkehrsarten per Zusatzzeichen am ehesten den zu erwartenden Gegebenheiten.

Für den querenden Fußverkehr ist die Situation an der Heilig-Geist-Kirche nicht optimal, insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens im Viktualienmarkt, ausgelöst durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz. Die Verwaltung wird die Verkehrssituation am Viktualienmarkt weiterhin beobachten und bei Bedarf weitere Maßnahmen zur Optimierung der Querungssituation überprüfen.

Insgesamt ergibt sich allerdings vor allem am Marienplatz, der Dienerstraße und der Residenzstraße eine Verbesserung für den Fußverkehr sowie in anderen Abschnitten eine bessere Begreifbarkeit des jeweiligen verkehrsrechtlichen Vorrangs und der baulichen Gestaltung. Es wird davon ausgegangen, dass die Konflikte von Fußgängerinnen und Fußgängern mit anderen Verkehrsarten durch das vorliegende Verkehrskonzept abnehmen werden und damit eine weitgehend ungestörte Erlebbarkeit dieser Altstadtbereiche erreicht werden kann.

Fließender Radverkehr

Der Radverkehr erhält durch die vorgeschlagene Einrichtung von Fahrradstraßen in einigen Abschnitten Vorrang gegenüber anderen Verkehrsarten und durch die flankierenden Maßnahmen im Zuge der neuen Fahrradhaupttroute eine attraktive Querungsmöglichkeit der Altstadt vom Odeonsplatz bis zum Rosental. Andere Verkehrsarten müssen dann in den vorgeschlagenen Fahrradstraßen ihr Verhalten an die Radfahrerinnen und Radfahrer anpassen. Ob zusätzlich eine Änderung der Vorfahrtregelung im Zuge von Fahrradstraßen in München rechtlich zulässig ist, wird derzeit noch seitens des Kreisverwaltungsreferats geprüft.

Vom Odeonsplatz bis Oberanger hat die bestehende Fahrradhaupttroute (Odeonsplatz – Residenzstraße – Dienerstraße – Marienplatz – Rindermarkt) eine Länge von 860 m, die von ca. 8.000 Radfahrerinnen und Radfahrer pro Tag genutzt wird. Bei einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 15 km/h beträgt die Fahrtzeit auf der heutigen Fahrradhaupttroute mit dem Rad rund 3,5 Minuten (Ermittlung der durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeiten durch Messfahrten zu unterschiedlichen Tageszeiten). Auf der heutigen Nebenroute (Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße – Sparkassenstraße) verkehren ca. 1.800 Radfahrerinnen und Radfahrer.

Es ist bei Umsetzung des modifizierten Konzepts in Kombination mit den verschiedenen Maßnahmen davon auszugehen, dass sich im Vergleich zu heute die Fahrtzeit für den Radverkehr nicht wesentlich erhöhen wird und eine Verlagerung hoher Radverkehrsanteile auf die zukünftige Fahrradhaupttroute stattfindet.

In der Residenzstraße und Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße muss sich der Radverkehr den Fußgängerinnen und Fußgängern unterordnen. Durch die in Zukunft verbesserte Begreifbarkeit von Beschilderung und baulicher Gestaltung wird generell ein angepasstes Verhalten der Radfahrerinnen und Radfahrer erleichtert und eine Reduktion der heutigen Konfliktsituationen erwartet.

Bei einer Fahrradhaupttroute ist zwar nach Möglichkeit eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, aufgrund der Vorteile, die sich insgesamt durch die gewählte Routenführung ergeben, wird dies in diesem Fall jedoch als punktuell vertretbar angesehen.

Das bestehende Beschilderungskonzept muss an die neue Routenkonzeption angepasst bzw. ergänzt werden. Gleichzeitig ist die neue Fahrradhaupttroute für den Durchgangsverkehr mit zusätzlichen deutlichen Hinweisen auf die Umfahrungsmöglichkeiten der vorhandenen Fußgängerbereiche (Residenzstraße, Dienerstraße und Marienplatz) auszustatten. Die Verwaltung wird die vorgeschlagene Routenkonzeption bei der nächsten Fortschreibung des „Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr“ und des „Realisierungsnetz Radfahrverbindungen in München“ berücksichtigen (siehe Anlage 13).

Die Ergebnisse der Evaluation zur Freigabe des Radverkehrs zwischen 22:00 Uhr und 08:00 Uhr in Teilen der Fußgängerzone wird dem Stadtrat noch im Jahr 2015 vorgelegt. Die diesbezügliche Entscheidung des Stadtrates wird dann auf die verlängerte Fußgängerzone am Marienplatz übertragen.

Ruhender Radverkehr

Die Fahrradabstellanlage in der Landschaftsstraße am Marienhof wird durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz für den Radverkehr von Süden kommend schlechter erreichbar sein. Generell ist rund um den Marienplatz der Bedarf an Fahrradabstellanlagen gegeben, zudem könnten zusätzliche Angebote die Anzahl der „wild“ abgestellten Fahrräder reduzieren. Das Baureferat wird deshalb prüfen, ob am südlichen Rand der neuen Fußgängerzone am Rindermarkt zusätzliche Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden können. Die Flächen der entfallenden Bushaltestelle können dabei in die Planungen mit einbezogen werden.

Darüber hinaus wird im Zuge der weiteren Planungsschritte zum Bebauungsplan Sattlerstraße (beiderseits) zwischen Fürstenfelder Straße und Färbergraben geprüft, inwieweit im zentralen Innenstadtbereich weitere dringend benötigte Fahrradabstellplätze in der neu herzustellenden Tiefgarage und/oder im umgestalteten öffentlichen Raum geschaffen werden können.

Tram- /Buslinien und Haltestellen

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) lehnt eine Sperrung des Marienplatzes für den Busverkehr aus den in ihren Stellungnahmen dargelegten Gründen ab (siehe Anlage 15).

Die Buslinienführung über den Marienplatz wurde im Laufe der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes und bereits im letzten Beschluss zur NSQ vom 25.07.2012 ausführlich diskutiert. Mit Bezug auf die beantragte höhengleiche Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz könnte eine Herausnahme des Busverkehrs zur Reduzierung der heutigen Konflikte und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität am Marienplatz beitragen. Bei einer Beibehaltung des Busverkehrs und einer Fahrbahn in der verlängerten höhengleichen Fußgängerzone wäre davon auszugehen, dass „Nachzieheffekte“ auf andere Verkehrsarten ausgelöst werden und die Regelung der Fußgängerzone aufgeweicht werden könnte.

Vor diesem Hintergrund schließen sich eine Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz in Form eines höhengleichen Ausbaus und eine Beibehaltung des Busverkehrs über den Marienplatz aus. Das Baureferat wird folglich mit diesem Beschluss gebeten, den Marienplatz höhengleich umzubauen und die MVG wird gebeten, alternative Linienführungen und im Benehmen mit dem Baureferat den notwendigen Rück- und Neubau von Haltestellen zu erarbeiten und mit den zuständigen Dienststellen abzustimmen.

Aufgrund der Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz und des dadurch steigenden Verkehrsaufkommens am Viktualienmarkt wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Kreisverwaltungsreferates vor allem im Hinblick auf die Quersituation für Fußgängerinnen und Fußgänger eine Führung der diskutierten Citybuslinie über diesen Bereich nicht empfohlen.

Erhalt eines ausreichenden Angebots an Taxistandplätzen

Bereits im Zuge des Beschlusses vom 25.07.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02148) wurde der Entfall des Taxistandplatzes am Marienplatz mit ca. sechs Stellplätzen zur Ordnung des Verkehrsgeschehens vorgeschlagen. Mit der Umsetzung einer Verlängerung des höhengleichen Fußgängerbereichs am Marienplatz gemäß Stadtratsantrag wird diese Notwendigkeit zum Schutz des Fußverkehrs unumgänglich. Mit den umliegenden Standplätzen im Tal (ca. 11 Stellplätze), Rindermarkt (ca. 7 Stellplätze) und nördlich des Rathauses zukünftig in der Schrammerstraße (ca. 11 Stellplätze) stehen damit an den Rändern der neuen Fußgängerzone am Marienplatz aber ausreichend Ersatzstandorte in fußläufig gut zu erreichenden Distanzen zur Verfügung.

Auch die Taxistandplätze am Odeonsplatz und in der Dienerstraße müssen hinsichtlich Lage und/oder Anzahl der Wartepositionen angepasst werden. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit den Taxiverbänden alternative Standorte für Taxistandplätze in ausreichender Anzahl einrichten, so dass im Bereich des Odeonsplatzes und der Dienerstraße auch weiterhin ausreichend Taxistandplätze vorhanden sein werden.

Örtlichkeit	Anzahl der zu verlagernden Taxistellplätze (Begründung in Klammern)
Odeonsplatz	ca. 5 bis ca. 10 (Optimierung der Verkehrsführung)
Dienerstraße	ca. 10 (Einrichtung eines höhengleichen Fußgängerbereichs)
Summe	maximal ca. 20

Örtlichkeit	Anzahl der entfallenden Taxistellplätze
Marienplatz	- 6 (Einrichtung einer höhengleichen Fußgängerzone)

Erhalt der Standplätze für Fahrradrickschas

Das Kreisverwaltungsreferat wird mit diesem Beschluss gebeten, einen neuen dauerhaf-

ten Standort für den vorhandenen Fahrradrikschastandplatz zu untersuchen. Für die Phase während der Baustelle am Marienplatz 22 kommt als Ersatzstandort ggf. der heutige Taxistandplatz vor dem Kaufhaus „Ludwig Beck“ in Frage. Die Erfahrungen während der Baustellensituation werden in die dauerhafte Standortsuche einfließen.

Berücksichtigung der Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen

Erreichbarkeit mit dem Pkw

Es ist schwerbehinderten Personen mit einer entsprechenden Parkerleichterung gestattet, mit einem Kraftfahrzeug in Fußgängerzonen, in denen das Be- und Entladen zu bestimmten Zeiten freigegeben ist, während der Lieferzeiten zu parken. In speziellen Einzelfällen besteht auch die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung auch außerhalb der bestehenden Lieferzeiten zu beantragen.

Die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats überwacht die Fußgängerzonen in der Innenstadt während und außerhalb der Lieferzeiten. Fahren Taxis außerhalb der Lieferzeiten mit einer schwerbehinderten Person in die Fußgängerzone ein, verzichtet die kommunale Verkehrsüberwachung nach pflichtgemäßen Ermessen auf eine schriftliche Verwarnung, wenn sich die schwerbehinderte Person mit einer Parkerleichterung für Schwerbehinderte (Parkausweis) ausweisen kann. Der Fahrer des Taxis wird jedoch über die Rechtslage aufgeklärt. Ein Parken des Fahrzeugs, um auf die schwerbehinderte Person zu warten, kann nicht toleriert werden.

Für diejenigen Personen, die keine entsprechende Zufahrtsberechtigung zu Fußgängerbereichen besitzen, aber keine größere Entfernungen zu Fuß zurücklegen können, bleibt die Möglichkeit, sich bis zu den Rändern der Fußgängerbereiche fahren zu lassen und damit die zu Fuß zurückzulegenden Entfernungen zu verkürzen. Bei Umsetzung des Konzeptes ergeben sich dabei aus Sicht der Verwaltung keine unzumutbaren Distanzen.

Als Ergebnis der Öffentlichkeitsphase und der Empfehlung des Gutachters wird die Beibehaltung der Behindertenstellplätze in der Schrammerstraße mit der Zufahrtsmöglichkeit über den Hofgraben vorgeschlagen. Veränderungen des Stellplatzangebots ergeben sich eventuell durch die Umgestaltung der Straße „Rosental“.

Örtlichkeit	Anzahl der ggf. zu verlagernden Behindertenstellplätze (Begründung in Klammern)
Rosental	1 (Notwendigkeit zur Verlagerung abhängig von Detailplanung zur verfügbaren Straßenbreite zur Verbesserung des Verkehrsablaufs)

Sofern notwendig, wird die Verwaltung in Abstimmung mit dem KVR und dem Behindertenbeirat in nächstmöglicher Entfernung einen Ersatzstandort festlegen.

Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Am Marienplatz existiert ein barrierefreier Zugang zu S- und U-Bahn an der Westseite des Marienplatzes. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste der heute über den Marienplatz

fahrenden Buslinien werden sich die Entfernungen zu S- und U-Bahn durch die Verlegung der Haltestelle verlängern. Bei der Suche nach einer Ersatzhaltestelle wird deshalb die Nähe zu S- und U-Bahn Priorität haben.

Insgesamt wird bei dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt eine wesentliche Stärkung des Fußverkehrs und dabei besonders für mobilitätseingeschränkte Personen erreicht. Fußgängerinnen und Fußgänger können sich auf wesentlich größeren Flächen unbehelligt oder mit Vorrang vor anderen Verkehrsarten bewegen und aufhalten. Im Vergleich zu heute wird nur die Dienerstraße nicht mehr vom allgemeinen Kfz-Verkehr (ausgenommen Zufahrt zum Rathaus und Lieferverkehr zu den zulässigen Zeiten) befahren werden dürfen. Aufgrund der Beibehaltung der Behindertenstellplätze in der Schrammerstraße und in der Burgstraße sind in zumutbarer Entfernung auch in Zukunft entsprechende Angebote vorhanden. Bei der Abwägung zur Einrichtung des neuen Fußgängerbereichs in der Dienerstraße und dem höhengleichen Ausbau des Marienplatzes wurde den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen im Zusammenspiel zwischen Erreichbarkeit, verkehrlichem Vorrang und Aufenthaltsqualität bestmöglich Rechnung getragen.

Anpassungen im ruhenden Kfz-Verkehr

Innerhalb des Altstadtrings gelten gesonderte Regelungen des Parkraum-Managements, die sog. „blaue Zone“. Das Parken ist hier an Werktagen, Montag bis Samstag, zwischen 8 und 23 Uhr kostenpflichtig. Die Höhe der Parkgebühr sowie die zulässige Parkdauer sind je nach Tageszeit gestaffelt. Bis 19 Uhr beträgt die Parkgebühr 2,50 Euro/ Stunde. Die Höchstparkdauer ist auf zwei Stunden begrenzt. Nach 19 Uhr sinkt die Parkgebühr auf 1 Euro/ Stunde. Nachts (zwischen 23 und 8 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen ist das Parken ohne Gebührenpflicht und ohne Zeitbegrenzung erlaubt. Anwohnerinnen und Anwohner der Altstadt, die im Besitz einer Ausnahmegenehmigung (roter Parkausweis) sind, dürfen ihre Fahrzeuge unentgeltlich und zeitlich unbefristet parken.

Innerhalb der Zone sind die Parkmöglichkeiten anstelle vieler einzelner Verkehrszeichen mit blauen Markierungen am Boden gekennzeichnet. In Straßenabschnitten ohne blaue Markierung gilt ein eingeschränktes Haltverbot, das sogenannte Zonenhaltverbot. Fahrzeuge dürfen nur zum Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen halten, aber nicht parken.

Mit oranger Farbe sind Ladezonen gekennzeichnet, deren Nutzung ausschließlich für den Wirtschaftsverkehr zur Anlieferung von Waren bestimmt ist. Innerhalb der blau gekennzeichneten Bereiche ist auch das Anwohnerparken (über o.g. Ausnahmegenehmigung) erlaubt. Zusätzlich dürfen die Anwohnerinnen und Anwohner an Werktagen zwischen 19 und 8 Uhr sowie ganztags an Sonn- und Feiertagen auch in den orangen Ladezonen parken. Im Folgenden sind die Veränderungen der Stellplatzbilanz für die jeweiligen Örtlichkeiten im Vergleich zur Bestandssituation dargestellt.

Örtlichkeit	Stellplatzbilanz „blau“ Besucher- und Anwohnerparken (Begründung in Klammern)	Stellplatzbilanz „orange“ Ladezone und beschränktes Anwohnerparken (Begründung in Klammern)
--------------------	--	--

Odeonsplatz	ca. - 5 bis ca. - 10 (Ersatz für Taxistellplätze zur Verbesserung Verkehrssituation)	0
Querung Maximilianstraße	ca. - 6 bis - 8 (Verbesserung der Verkehrssicherheit)	0
Dienerstraße	ca. - 10 (Einrichtung Fußgängerbereich)	- 3 (Einrichtung Fußgängerbereich)
Schrammerstraße	ca. - 15 (ca. - 10 Verlagerung Taxi und ca. - 5 Umwandlung in „orange“ zur Reduktion von Parksuchverkehr)	+ 5 (Umwandlung von „blau“ in „orange“ als Möglichkeit zum Parken für Anwohner und zur Reduktion von Parksuchverkehr)
Sparkassenstraße	maximal ca. - 20 (Verbesserung des Verkehrsablaufs)	- 2 bis + 9 (+ 9 bei Umwandlung der Kfz-Stellplätze auf der Ostseite zwischen Tal und Ledererstraße von „blau“ zu „orange“ zur Verbesserung des Verkehrsablaufs)
Rosental	maximal ca. - 16 (ca. -15 Verbesserung des Verkehrsablaufs und ggf. -1 wegen Verlagerung des Behindertenstellplatzes)	0
Summe	maximal ca. - 79	+ - 0 bis + 9

Die ortsbezogene Neuordnung bzw. der Entfall von Stellplätzen innerhalb des Altstadt-rings ist für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts unvermeidbar. Die genaue Anzahl kann erst im Rahmen der Detailplanung der einzelnen Abschnitte ermittelt werden, in der Beschlussvorlage wurde das voraussichtliche Maximum dargelegt. Des Weiteren ist der Stellplatzentfall am Odeonsplatz und in der Schrammerstraße abhängig von der Anzahl der zu verlagernden Taxistellplätze.

Das geänderte Stellplatzangebot wird bei dem in Arbeit befindlichen Parkraumkonzept zur Altstadt berücksichtigt und Kompensationsvorschläge (wie z.B. die Ausschöpfung von noch freien Parkhauskapazitäten) im erforderlichen Rahmen erarbeitet.

Fließender Kfz-Verkehr

Im Vergleich zu heute ist Kfz-Verkehr in der Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße (Zufahrtsverkehr zum Rathaus und Lieferverkehr zu den zulässigen Zeiten ausgenommen) bei Umsetzung des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes nicht mehr zugelassen.

Zur Sicherstellung der Erschließung ist Kfz-Verkehr in den Fahrradstraßen Alfons-Goppel-Straße, Falkenturmstraße und der Sparkassenstraße per Zusatzzeichen weiterhin zugelassen, aber dem Radverkehr verkehrsrechtlich untergeordnet. Der Radverkehr hat dann auf der Fahrbahn Vorrang vor dem Kfz-Verkehr, d.h. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit weiter verringern. In den vorgeschlagenen neuen Fahrradstraßen gilt bereits Tempo 30, insofern ergeben sich diesbezüglich keine Veränderungen. Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen dürfen in Fahrradstraße auch nebeneinander fahren.

Am Marienplatz und am Viktualienmarkt ist „allgemeiner“ Kfz-Verkehr bereits heute nicht zugelassen. Durch die Herausnahme der Fahrbahn ist davon auszugehen, dass die gelegentlich stattfindenden rechtswidrigen Befahrungen des Marienplatzes reduziert werden.

Lieferverkehr

In der Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße ist heute eine Anlieferung ohne Zeitbeschränkung möglich. Bei einer Einrichtung eines Fußgängerbereichs muss der Lieferverkehr zukünftig die in der Altstadt üblichen Zeiten (täglich von 22:30 Uhr bis 10:15 oder 12.45 Uhr, ohne Nacht Samstag/Sonntag) einhalten. Die Beschränkung auf 10:15 Uhr gilt für besonders sensible Bereiche wie beispielsweise die Kaufingerstraße oder die Theatinerstraße. Für den Viktualienmarkt soll unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen für die zukünftige Fahrradstraße die derzeitige Regelung der Lieferzeiten (täglich 22.30-12.45 Uhr, aber ohne Nacht Sa/So) beibehalten werden.

Das Kreisverwaltungsreferat wird zudem mit diesem Beschluss beauftragt, einen Vorschlag zur Vereinheitlichung der Lieferzeiten zu erarbeiten, um den Verkehrsablauf im sensiblen Altstadtbereich zu harmonisieren und die Begreifbarkeit der Regelung zu vereinfachen.

Busse für Stadtrundfahrten

Die Straßen Prälat-Zistl-Straße, Viktualienmarkt, Tal, Sparkassenstraße, Pfisterstraße, Hofgraben und Maximilianstraße sind derzeit Teil der genehmigten Linienverläufe von Bussen zweier Anbieter für Stadtrundfahrten. Diese Linienverläufe werden durch das Verkehrskonzept nicht verändert, die Busse der Stadtrundfahrten werden in den vorgeschlagenen Fahrradstraßen weiterhin per Zusatzzeichen zugelassen. Besonders der Viktualienmarkt wird im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens und -ablaufs ein sensibler Bereich bleiben und in den mittelfristigen Planungen zur Linienführung der Stadtrundfahrten berücksichtigt.

Aufenthaltsqualität

Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Attraktivität der Altstadt wesentlich gesteigert werden. Dies betrifft vor allem den Bereich rund um den Marienplatz, in dem zukünftig ein ungestörter Aufenthalt möglich ist. Die Fußgängerströme auf den derzeit noch vorhandenen Gehwegen am Marienplatz und in der Dienerstraße können sich künftig in den zusammenhängenden und höhengleichen Fußgängerbereichen in der Fläche verteilen und dadurch entzerren.

Es wird angenommen, dass in höhengleich ausgebauten Bereichen Freischankflächen im öffentlichen Raum beantragt werden. Daraus könnten für Fußgängerbereiche mit Zusatz „Radverkehr frei“, „Lieverkehr frei“ oder „Durchfahrt zum Rathaus frei“ je nach verbleibender Breite des Verkehrsraums Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr (ähnlich zur südlichen Residenzstraße) entstehen. Auch wenn Freischankflächen zur Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums beitragen können, sollten sie sich, bezogen auf ihren Raumbedarf, den lokalen verkehrlichen Notwendigkeiten unterordnen. Dies betrifft im Falle einer entsprechenden Entscheidung des Stadtrates die nördliche Residenzstraße, die südliche Residenzstraße sowie die Dienerstraße zwischen Schrammerstraße und Landschaftsstraße.

4. Mögliche Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes

Die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes unter Berücksichtigung der Tiefgaragenzufahrt werden dem Stadtrat in einer gesonderten Beschlussvorlage dargelegt. Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon auszugehen, dass eine Tiefgaragenzufahrt mit verhältnismäßigem Aufwand in die Alfons-Goppel-Straße verlegt werden kann. Dies ist für die vorgeschlagene Fahrradhaupttroutenführung in der Alfons-Goppel-Straße von Vorteil, da somit kein zusätzlicher Kfz-Verkehr in der zukünftigen Fahrradstraße entsteht. Für eine mögliche Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes ergeben sich durch das vorgeschlagene Verkehrskonzept größere Spielräume, da keine baulichen Radverkehrsanlagen entlang der West- und Südseite des Max-Joseph-Platzes zu berücksichtigen sind und die Fahrradhaupttroute von der Residenzstraße in die Alfons-Goppel-Straße verlegt wird. Die verbleibenden Varianten zur zukünftigen Lage der Tiefgaragenzufahrt sind grundsätzlich mit dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept der NSQ kompatibel. Die in diesem Beschluss vorgeschlagene höhengleiche Gestaltung des westlichen Bereichs des Max-Joseph-Platzes kann je nach Entscheidung des Stadtrates zur zukünftigen Lage der Zufahrt zur Operntiefgarage in den nördlichen, östlichen und/oder südlichen Teil des Max-Joseph-Platzes verlängert werden.

5. Weitere Themen, die mit der Beschlussvorlage in Zusammenhang stehen

5.1 Baustellensituation Hugendubel

Aufgrund der Baustelle zur Sanierung des Gebäudes am Marienplatz 22 (Hugendubel/Telekom) wird der Marienplatz ab Februar 2016 faktisch nur noch als Fußgängerbereich genutzt werden können, da eine Durchfahrt von Linienbussen, Taxis und Radverkehr von Süden nicht mehr erlaubt wird. Dieses Verkehrsaufkommen wird sich somit bereits vor Umsetzung des Gesamtkonzeptes vor allem auf die Straßen Rosental/Viktualienmarkt/Sparkassenstraße verlagern. Im Vorgriff auf eine endgültige bauliche Lösung sollen deshalb von den jeweiligen Referaten provisorische Maßnahmen umgesetzt werden, die bereits während der Baustelle Hugendubel wirksam werden können und dem geänderten Verkehrsaufkommen Rechnung tragen (siehe 5.5).

5.2 Baustellensituation am Marienhof während einer Realisierung der 2. Stammstrecke

Bauliche Umgestaltungen, die zur Umsetzung des Verkehrs- und Funktionskonzeptes notwendig sind, aber mit den Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke in Bezug stehen, werden bis zu einer endgültigen Entscheidung zur Realisierung der 2. Stammstrecke zurückge-

stellt. Im Falle einer Realisierung wird der Baustellenverkehr an das großräumige Verkehrsnetz in Richtung Osten vorrangig über Hofgraben und Maximilianstraße angebunden. Die Einfahrt in die Baustellenfläche wird an der Ecke Dienerstraße/Schrammerstraße erfolgen, die Dienerstraße selbst wird ebenfalls zeitweise vom Baustellenverkehr befahren werden müssen. Deshalb wird der höhengleiche Ausbau der Dienerstraße erst nach der Fertigstellung der 2. Stammstrecke erfolgen. Die verschiedenen Verkehrsarten werden sich während der langjährigen Bauzeit auf die geänderte Verkehrssituation einstellen müssen. Diese Erfahrungen werden in die letztlich Neugestaltung des Umfeldes des Marienhofs einfließen.

5.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung des Gesamtkonzeptes sollte nach Abschluss der Optimierungen der neuen Fahrradhauptroute durch Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit der Marketingkampagne für den Radverkehr begleitet werden. Die dafür benötigten Finanzmittel werden über den Lenkungskreis Radverkehr aus der Nahmobilitätspauschale zu gegebener Zeit bereitgestellt. Zudem soll durch eine gut wahrnehmbare Beschilderung der Fahrradhauptroute die Verlagerung des Radverkehrs unterstützt werden. Insbesondere in der Einführungsphase wird darüber hinaus eine präzise Verkehrsüberwachung mit konsequentem ordnungsrechtlichen Einschreiten empfohlen.

5.4 Verlegung der Dauerzählstelle und Verkehrserhebungen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgrund der erwarteten Umverteilung des Radverkehrsaufkommens die Lage der Dauerzählstelle in der südlichen Residenzstraße überprüfen und ggf. eine Verlegung des Standorts veranlassen. Des Weiteren wird die quantitative Entwicklung des Verkehrsgeschehens vor und nach der Umsetzung des Verkehrskonzeptes durch Verkehrserhebungen an neuralgischen Punkten beobachtet.

5.5 Seit der letzten Beschlussfassung umgesetzte Maßnahmen sowie nach Möglichkeit bis zur Baustelle Hugendubel umsetzbare Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation im Untersuchungsbereich im Vorgriff auf die Ausarbeitung der baulichen Realisierung:

- Entfernung der Rot-Markierungen in der nördlichen und südlichen Residenzstraße (bereits erfolgt zur Vermeidung der Vermittlung eines Vorrangs des Radverkehrs gegenüber dem Fußverkehr)
- Anordnung einer unechten Einbahnstraße mit einem Einfahrverbot für Taxis in Nord-Süd-Richtung am Viktualienmarkt (bereits erfolgt zur Verkehrsreduktion im heutigen Fußgängerbereich).
- Verbot der Einfahrt in die Sparkassenstraße über den Hofgraben (bereits erfolgt zur Unterbindung von unerwünschtem Durchgangsverkehr sowie Reduzierung von Behinderungen des Verkehrsablauf durch den abschnittsweise entfallenden Begegnungsverkehr)

- Unterbrechung der Fahrbeziehung von der Burgstraße kommend über den Marienplatz bis zur baulichen Umgestaltung des Marienplatzes unter Berücksichtigung des Lieferverkehrs (zur Verhinderung von rechtswidrigen Befahrungen des Marienplatzes)
- Anpassung des Taxistandplatzes am Odeonsplatz, um die Anbindung an die Residenzstraße zu optimieren (Konfliktreduktion zwischen Fuß- und Radverkehr)
- Markierungslösung an der Maximilianstraße auf Höhe der Falkenturmstraße bzw. Alfons-Goppel-Straße (Verbesserung der Quersituation)
- iterative Anpassung der Stellplatzsituation in der Sparkassenstraße (Verbesserung des Verkehrsablaufs)
- Einrichtung der Fahrradstraßen Sparkassenstraße und Viktualienmarkt
- Herausnahme der Stellplätze auf der Nordseite im Rosental (Verbesserung des Verkehrsablaufs)

Weitere Maßnahmen können abhängig von der sich einstellenden Verkehrssituation während der Bauzeit notwendig werden und dann als Einzelmaßnahmen umgesetzt werden.

6. Zusammenfassung

Über den Marienplatz, die Diener- und Residenzstraße ergibt sich nach Realisierung des hier vorgeschlagenen Konzeptes vom Rindermarkt bis zum Odeonsplatz ein höhengleich ausgebauter Bereich, der lediglich durch die Querung Schrammerstraße/Hofgraben unterbrochen wird. Für den Radverkehr ergibt sich parallel dazu eine attraktive Nord-Süd-Achse über Hofgarten – Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße – Sparkassenstraße – Viktualienmarkt mit überwiegend verkehrsrechtlichem Vorrang auf der Fahrbahn. Bei Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit den im Beschluss enthaltenen Maßnahmen wird eine Verlagerung wesentlicher Radverkehrsanteile auf die neue Fahrradhaupttroute erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass der verbleibende und wesentlich geringere Radverkehr in den Fußgängerbereichen der Residenz- und Dienerstraße verträglich mit dem Fußverkehr abgewickelt werden kann.

Durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz werden Rosental, Viktualienmarkt und Sparkassenstraße ein größeres Aufkommen von Rad-, Taxi- und Busverkehr aufnehmen müssen. Zudem werden einzelne Bereiche wie der Übergang vom Marienplatz zum Tal, die Falkenturmstraße und die Querung der Maximilianstraße aufgrund des Gesamtverkehrsaufkommens weiterhin ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme erfordern.

Insgesamt ergibt sich im Vergleich zur heutigen Situation vor allem eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, der Aufenthaltsqualität und eine vereinfachte Begreifbarkeit der baulichen Gestaltung in Kombination mit der verkehrsrechtlichen Beschilderung. Gleichzeitig werden durch die vorgeschlagene Verkehrskonzeption die Gestaltungsmöglichkeiten für den Max-Joseph-Platz offen gehalten und der Platzbereich durch die Herausnah-

me der Fahrbahn nach Westen geöffnet.

7. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird in ihrer jeweiligen Zuständigkeit die aufgeführten provisorischen Maßnahmen umsetzen, die bereits während der Baustelleneinrichtung am Anwesen Marienplatz 22 (Hugendubel/Telekom) wirksam werden und mit der späteren dauerhaften Verlängerung der höhengleichen Fußgängerzone kompatibel sind. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit den beteiligten Referaten die Entwurfsplanung für die einzelnen Bereiche des Verkehrskonzeptes NSQ zu erstellen sowie die Kosten zu ermitteln und dem Stadtrat die Projektgenehmigung zur Entscheidung vorzulegen. Die empfohlenen Maßnahmen entlang der neuen Hauptroute sollten vor der Umgestaltung des Straßenzuges Residenzstraße – Dienerstraße erfolgen. Nur eine optimierte Hauptroute mit anforderungsgerechten Bedingungen bietet die Chance für eine maßgebliche Verlagerung des Radverkehrs auf die neue Route. Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft werden aufgrund der neuen Fußgängerzone am Marienplatz gebeten, alternative Linienverläufe und Haltestellenpositionen für die betroffenen Buslinien zu erarbeiten.

8. Anträge (in chronologischer Reihenfolge)

Die unter 8.1 bis 8.7 aufgeführten Anträge wurden über die Beschlüsse der Vollversammlung vom 12.03.2008, „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 11582 bzw. „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ vom 25.07.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02148) lediglich aufgegriffen. Durch die vorliegende verkehrliche Gesamtkonzeption können diese Anträge nun abschließend behandelt werden.

8.1 Antrag Nr. 02-08 / A 3784 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 27.06.2007

„Marienplatz umgestalten – Straßenfurt entfernen – Umfeld ordnen!“

Mit diesem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, ein Konzept zur Aufwertung des Marienplatzes und der verkehrlichen Neuordnung des Umfeldes zu erarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. In die Überlegungen sollten auf jeden Fall eine Entfernung der den Platz überquerenden Straßenfurt, eine Auflassung des Taxistandes sowie eine Neuordnung des Busverkehrs einbezogen werden.

Mit dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept mit einer Umgestaltung des Marienplatzes, einer Entfernung der Fahrbahn und der Herausnahme des Busverkehrs wird eine wesentliche Aufwertung des Marienplatzes erreicht.

Dem StR-Antrag Nr. 02-08 / A 3784 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 27.06.2007 wird entsprochen.

8.2 Antrag Nr. 02-08 / A 3845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 23.07.2007

„Endlich ein Verkehrs- und Sicherheitskonzept für die Fahrradrouten durch die Residenz- und Dienerstraße sowie über den Marienplatz“

Mit dem Antragspunkt 1 wurde die Verwaltung aufgefordert, umgehend ein Verkehrs- und Sicherheitskonzept für die Nord-Süd-Fahrradroute, das die Residenz-, Dienerstraße, den Marienplatz und den Rindermarkt sowie die notwendigen Querungen und angrenzenden Gebiete beinhaltet, zu entwickeln und umzusetzen.

Mit Antragspunkt 2 werden das Kreisverwaltungsreferat und die Polizei beauftragt, bis zur Umsetzung des Konzeptes in diesen Streckenabschnitten die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln und Geschwindigkeit von Liefer-, Taxi- und Fahrradverkehr deutlich zu intensivieren.

Es wurde ein durchgängiges Verkehrskonzept für die angesprochenen Bereiche entwickelt und zur Umsetzung vorgeschlagen, dass u.a. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen wird. Das Kreisverwaltungsreferat hat zur Ziffer 2 mitgeteilt, dass bereits heute besonderes Augenmerk auf die Einhaltung der Verkehrsregeln gerade im angesprochenen Bereich gelegt wird. Hinzu kommt seit Juni 2009 die Überwachung der Schrittgeschwindigkeit im Radverkehr. Damit wurde bereits eine weitere Intensivierung der Überwachungstätigkeit auf den Weg gebracht. Nach Abschluss der Optimierungen der neuen Fahrradhaupttroute wird eine präzise Verkehrsüberwachung empfohlen.

Dem StR-Antrag Nr. 02-08 / A 3845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 23.07.2007 wird entsprochen.

8.3 Antrag Nr. 02-08 / A 3886 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen/RL vom 10.08.2007

„Brush up für die gute Stube - Den Marienplatz in seiner Gesamtheit erlebbar“
machen

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, dem Stadtrat die Sanierungspläne für die Innenstadt-Fußgängerzone und die Zeithorizonte für die Umsetzung darzustellen. Darüber hinaus soll die Verwaltung prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, den Marienplatz insgesamt, also auch im östlichen Teil bis zum Alten Rathaus, erlebbar zu machen, und wann diese Maßnahmen umgesetzt werden können. In die Überlegungen sollen eine Reihe im Antrag genannter Vorschläge einbezogen werden.

Dem Antrag wird durch die Umgestaltung des Marienplatzes hinsichtlich der formulierten Verbesserung der Erlebbarkeit des Marienplatzes gefolgt, auch wenn eine Furt für den Rad- und Busverkehr nicht vorgesehen wird. Die Vorlage von Umgestaltungsplänen sowie der Darstellung von Zeithorizonten für die Maßnahmenumsetzung durch das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat kann erst zu gegebener Zeit erfolgen.

Dem StR-Antrag Nr. 02-08 / A 3886 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen/RL vom 10.08.2007 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.4 Antrag Nr. 02-08 / A 3887 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen/RL vom 10.08.2007

„Flaniermeile und Altstadtquerung: Neugestaltung des öffentlichen Raumes zwischen Odeonsplatz, Marienplatz Rindermarkt und Tal“

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung beauftragt zu überprüfen, ob eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes zwischen Odeonsplatz, Marienplatz, Rindermarkt und Tal baldmöglichst erfolgen kann. Ziel ist, durch die gestalterische Aufwertung die Aufenthaltsqualität zu stärken und die Konflikte von Rad- und Fußverkehr zu entschärfen. Um die hohen gestalterischen und funktionalen Anforderungen zu erfüllen, sollte hier ein Wettbewerb ausgelobt werden.

Durch das vorgeschlagene Verkehrskonzept kann eine bessere Verständlichkeit der Verkehrsregelung erreicht werden. Zu den funktionalen Fragestellungen wurde im Jahr 2014 ein umfangreiches Öffentlichkeitsverfahren unter Beteiligung eines Verkehrsgutachters durchgeführt und die Ergebnisse in den vorliegenden Vorschlag eingearbeitet.

Dem StR-Antrag Nr. 02-08 / A 3887 der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen/RL vom 10.08.2007 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.5 Antrag Nr. 02-08 / A 3888 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen/RL vom 10.08.2007

„Mit dem Rad durch die Altstadt; Ausbau einer zweiten Radl-Hauptroute über Sparkassen- und Kustermannstraße“

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) die Nord-Süd-Fahrradroute über die Sparkassenstraße und „Kustermannfahrbahn“ zu verbessern, um eine Ausweichmöglichkeit zur überlasteten Altstadtquerung über den Marienplatz zu schaffen. Diese alternative Hauptroute soll entsprechend beschildert und beworben werden.

Es wird eine neue Fahrradhaupttroutenführung über den Viktualienmarkt und die Sparkassenstraße vorgeschlagen. Die Verwaltung hat im Jahr 2014 ein umfangreiches Öffentlichkeitsverfahren durchgeführt, an dem der ADFC teilgenommen hat. Die im Antrag formulierten Vorschläge wurden im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzepts bewertet und teilweise übernommen. Die baulichen und verkehrsrechtlichen Verbesserungen sowie die wegweisende Beschilderung und Bewerbung sind Gegenstand der Umsetzung und werden entsprechend den Ausführungen zum Verkehrskonzept aufgegriffen.

Dem StR-Antrag Nr. 02-08 / A 3888 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen/RL vom 10.08.2007 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.6 Antrag Nr. 08-14 / 00513 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Josef Assal vom 13.01.2009
„Taxistandplatz Marienplatz“

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert darzulegen, wie in Zukunft sichergestellt wird, dass die Überfahrt über den Marienplatz nicht mehr vorschriftswidrig als Bereitstellungszone für den Taxistandplatz vor dem Kaufhaus Beck missbraucht wird. Als denkbare Lösungen werden eine vom Taxigewerbe selbst organisierte Standaufsicht oder eine Verlegung des Taxistandplatzes dargelegt.

Es wird der Entfall des Taxistandplatzes am Marienplatz mit ca. sechs Stellplätzen zur Ordnung des Verkehrsgeschehens vorgeschlagen. Mit den umliegenden Standplätzen im Tal, Rindermarkt und nördlich des Rathauses stehen an den Rändern der neuen Fußgängerzone aber ausreichend Ersatzstandorte in fußläufig gut zu erreichenden Distanzen zur Verfügung.

Dem StR-Antrag Nr. 08-14 / 00513 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Josef Assal wird entsprochen.

8.7 Antrag Nr. 08-14 / A 02223 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen/RL vom 18.02.2011
„Flaniermeile und Altstadtquerung“

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, für die optimale Gestaltung einer Fußgängerzone zwischen Rindermarkt bzw. Marienplatz und Max-Joseph-Platz bzw. Odeonsplatz einen Workshop mit geeigneten externen Fachleuten zu veranstalten. Des Weiteren wurde die Verwaltung aufgefordert, bei der geforderten Lösung aus einem Guss nicht nur eine durchgängige Fußgängerzone vom Odeonsplatz bis zum Marienplatz bzw. Rindermarkt zu untersuchen, sondern dem Stadtrat auch einen Vorschlag zu unterbreiten, der zwischen dem Odeonsplatz und dem Max-Joseph-Platz eine Fahrradstraße (ohne Kfz-Verkehr, Tempolimit 20 km/h) vorsieht.

Zu den funktionalen Fragestellungen wurde im Jahr 2014 ein umfangreiches Öffentlichkeitsverfahren unter Beteiligung eines Verkehrsgutachters durchgeführt und die Ergebnisse in den vorliegenden Vorschlag eingearbeitet. Die Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Odeonsplatz und Max-Joseph-Platz wurde untersucht und bewertet. Im Hinblick auf eine Stärkung des Fußverkehrs und der Gestaltungsspielräume für den Max-Joseph-Platz wird für diesen Abschnitt stattdessen ein höhengleicher Fußgängerbereich mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ in Kombination mit einer Fahrradstraße in der parallel verlaufenden Alfons-Goppel-Straße vorgeschlagen.

Der Ziffer 1 des StR-Antrags Nr. 08-14 / A 02223 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen/RL vom 18.02.2011 wurde bereits mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.07.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02148) geschäftsordnungsgemäß behandelt. Der Ziffer 2 des StR-Antrags Nr. 08-14 / A 02223 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen/RL vom 18.02.2011 wird nicht entsprochen.

8.8 Antrag Nr. 08-14 / A 04044 von Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer vom 21.02.2013

Rad'l-Furt Kustermann-Fahrspur „Am Viktualienmarkt“

Gemäß dem Antrag soll die Radverkehrsverbindung zwischen Oberanger und Viktualienmarkt so gestaltet werden, dass der Ziel-Quellverkehr von und zu den dort ansässigen Einzelhandelsgeschäften, vor allem der Fußgängerverkehr, in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Aufgrund der Gestaltung und des Verkehrsaufkommens spiegelt sich der derzeit noch bestehende verkehrsrechtliche Vorrang des Fußverkehrs über die Ausweisung als Fußgängerzone im tatsächlichen Verkehrsablauf am Viktualienmarkt nicht wider. Es wird stattdessen eine Beschilderung als Fahrradstraße mit Zulassung anderer Verkehrsarten per Zusatzzeichen vorgeschlagen, die am ehesten dem zu erwartenden Verkehrsablauf entsprechen wird. Diese verkehrsrechtliche Trennung der Fußgängerinnen und Fußgänger von den anderen Verkehrsarten wird der baulichen Trennung durch die vorhandene Fahrbahn besser gerecht und ist bezogen auf das Verkehrsverhalten vor allem im Längsverkehr bereits Realität. Durch die Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz wird von einer generellen Zunahme von Rad-, Taxi- und Busverkehr am Viktualienmarkt ausgegangen, dem das vorgeschlagene Verkehrskonzept Rechnung trägt.

Dem StR-Antrag Nr. 08-14 / A 04044 von Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer vom 21.02.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.9 Antrag Nr. 14-20 / A 00507 von Herr Stadtrat Hans Podiuk und Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 02.12.2014

Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz und in der Dienerstraße

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, den Marienplatz komplett zur Fußgängerzone umzugestalten. Dazu ist der Ostteil bis einschl. dem Alten Rathaus sowie der Abschnitt vom Marienplatz in der Dienerstraße bis zur Landschaft-/ Altenhofstraße baulich als Fußgängerzone anzugleichen. Diese Maßnahmen sind schnellstens zu planen und umzusetzen.

Die Ausdehnung der zukünftigen höhengleichen Fußgängerzone um den Marienplatz entspricht im wesentlichen dem Antrag und wurde im nördlichen und südlichen Bereich ergänzt. Bei Umsetzung des Verkehrskonzepts wird am Marienplatz in Zukunft nur noch Fußverkehr sowie Lieferverkehr zu den zulässigen Zeiten stattfinden.

Dem StR-Antrag Nr. 14-20 / A 00507 von Herr Stadtrat Hans Podiuk und Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 02.12.2015 wird entsprochen.

8.10 Antrag Nr. 14-20 / A 01314 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Simone Burger vom 13.08.2015

Zukünftige Radverkehrsverbindung in Sparkassenstraße

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, die Sparkassenstraße für ihre neue Funktion als wichtige Nord-Süd-Verbindung für Radfahrerinnen und Radfahrer zu optimieren und den Verkehr am Viktualienmarkt neu zu regulieren.

In der Beschlussvorlage werden sowohl für die Sparkassenstraße als auch für den Viktualienmarkt Vorschläge unterbreitet, die der Verlängerung der Fußgängerzone am Marienplatz Rechnung tragen und das zukünftige Verkehrsaufkommen berücksichtigen. Nach Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes wird die Verwaltung die Verkehrssituation beobachten und bei Bedarf weitere Maßnahmen zur Optimierung überprüfen.

Dem StR-Antrag Nr. 14-20 / A 01314 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Simone Burger vom 13.08.2015 wird entsprochen.

8.11 Antrag Nr. 14-20 / A 01325 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung vom 13.08.2015

Fahrradverkehr Entlastungsrouten; Ertüchtigung der Alfons-Goppel-Straße

Mit dem Antrag wurde die Verwaltung aufgefordert, eine attraktive Entlastungsrouten für den Radverkehr zwischen Hofgarten und Viktualienmarkt zu gestalten. Hierbei soll besonderer Wert auf die Ertüchtigung der Alfons-Goppel-Straße (Aufbringung eines fahrtauglichen Untergrundes statt Kopfsteinpflaster), einer fahrradfreundlichen Überquerung der Maximilianstraße (Vorfahrt für Fahrräder; Fahrradampel bei Tram-Querung) und Weiterführung über die Sparkassenstraße, Viktualienmarkt, Rosental auf den Oberanger gelegt. Die Durchfahrt Viktualienmarkt soll für Fußgänger deutlich erkennbar auch als Radweg gekennzeichnet sein.

In der Beschlussvorlage wird sowohl eine neue, durchgehende Fahrradroutenkonzeption mit einer Entlastung der Diener- und Residenzstraße vorgeschlagen als auch speziell für die Alfons-Goppel-Straße und die Querung der Maximilianstraße Möglichkeiten zur Optimierung unterbreitet. Am Viktualienmarkt wird durch die Einrichtung einer Fahrradstraße die Beschilderung der baulichen Gestaltung entsprechen und auch für Fußgängerinnen und Fußgänger besser verständlich sein.

Dem StR-Antrag Nr. 14-20 / A 01325 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung vom 13.08.2015 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Die Vorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den Stadtwerken München GmbH/MVG (SWM/MVG) abgestimmt.

Beteiligung des Regierungspräsidenten

Der Regierungspräsident wurde beim jour fixe am 20.10.2015 kurz über die Baustelle Hugendubel und die geplante Sperrung am Marienplatzes bzw. die geplante Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich des Viktualienmarktes/Sparkassenstraße/Alfons-Goppel-Straße informiert und hat grundsätzlich Zustimmung für diese Planung signalisiert. Die Beschlussvorlage wurde dem Regierungspräsidenten bereits mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet. Sofern eine über die Mitzeichnung hinausgehende ergänzende Stellungnahme vorliegt, wird diese in einem Ergänzungsblatt nachgereicht.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel hat gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) der Bezirksausschusssatzung ein Anhörungsrecht.

Da die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten, musste die Anhörungsfrist des BA verkürzt werden, um eine fristgerechte Vorlage an den Stadtrat zu ermöglichen. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist erforderlich, um die weiteren Planungsschritte (insbesondere auch im Hinblick auf die zukünftige Baustelle des Hugendubels) nicht zu verzögern. Daher wurde gemäß §13 Abs. 2 Satz 1 der Bezirksausschusssatzung die Anhörungsfrist auf den 06.11.2015 verkürzt. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wurde hingewiesen. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses wird ggf. als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Die Bezirksausschüsse 1, 2 und 3 haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden."

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zu den Untersuchungen und Auswirkungen des Verkehrskonzepts „Nord-Süd-Querung der Altstadt“ (NSQ) zwischen Odeonsplatz und Oberanger werden zur Kenntnis genommen.
2. Dem Umsetzungskonzept und der Fahrradroutenfestlegung für die NSQ unter der Maßgabe der Erweiterung und Umgestaltung zu einer reinen Fußgängerzone am Marienplatz und einer Verbesserung der Möglichkeiten für die zukünftige Gestaltung des Max-Joseph-Platzes wird zugestimmt.

3. Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat werden gebeten, in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Gesamtverkehrskonzept NSQ baulich und verkehrsrechtlich umzusetzen.
4. Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden in ihrer jeweiligen Zuständigkeit gebeten, die unter 5.5 aufgeführten Maßnahmen umzusetzen, die nach Möglichkeit bereits während der Baustelleneinrichtung am Anwesen Marienplatz 22 (Hugendubel/Telekom) wirksam werden und das geänderte Verkehrsaufkommen rund um den Marienplatz berücksichtigen.
5. Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat werden gebeten, nach Abschluss der Bauarbeiten am Anwesen Marienplatz 22 die Erweiterung und Umgestaltung zu einer reinen Fußgängerzone am Marienplatz bis zur Landschaftsstraße, dem Tal und der Marienplatz-Großgarage am Rindermarkt umzusetzen.
6. Die Stadtwerke München / Münchner Verkehrsgesellschaft wird in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen und Bezirksausschüssen gebeten, aufgrund der geplanten Verlängerung der höhengleichen Fußgängerzone am Marienplatz alternative Linienverläufe und Haltestellenpositionen für die betroffenen Buslinien zu erarbeiten. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, dem Stadtrat einen entsprechenden Beschluss zur zukünftigen Busführung vorzulegen.
7. Das Baureferat wird gebeten, am Rand der neuen Fußgängerzone am Rindermarkt die Einrichtung von weiteren Radabstellanlagen zu prüfen.
8. Das Baureferat wird gebeten, das Beschilderungskonzept für den Radverkehr an die neue Routenkonzeption anzupassen und gleichzeitig den Fahrraddurchgangsverkehr mit zusätzlichen deutlichen Hinweisen auf die Umfahrungsmöglichkeiten der vorhandenen Fußgängerbereiche (Residenzstraße, Dienerstraße und Marienplatz) auszustatten.
9. Das Baureferat wird gebeten, in Abstimmung mit der Münchner Hochgaragen GmbH einen niveaugleichen Umbau der Notausstiege der Operntiefgarage zu prüfen.
10. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, den Taxistandplatz am Marienplatz aufzulösen.
11. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, den Taxistandplatz von der Dienerstraße in die Schrammerstraße zu verlegen und dabei in Abstimmung mit den Taxiverbänden Taxistellplätze in ausreichender Anzahl vorzusehen.
12. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat durch eine Verlagerung oder Reduktion der Flächen des Taxistandplatzes eine Verbesserung der Radverkehrsführung am Odeonsplatz zu erarbeiten.
13. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Umsetzung des Verkehrs- und Funkti-

onskonzeptes, insbesondere in der Einführungsphase, durch eine präsenste Verkehrsüberwachung zu begleiten.

14. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Lieferzeiten durch eine Änderung der Altstadtatzung anzupassen.
15. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Umsetzung des Gesamtkonzeptes durch Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit der Marketingkampagne für den Radverkehr zu begleiten.
16. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Lage der Dauerzählstelle in der südlichen Residenzstraße zu überprüfen und im Rahmen der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes ggf. eine Verlegung des Standorts zu veranlassen. Des Weiteren wird die Entwicklung des Verkehrsgeschehens vor und nach der Umsetzung des Verkehrskonzeptes durch Verkehrserhebungen an neuralgischen Punkten beobachtet.
17. Der Antrag Nr. 02-08 / A 3784 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 27.06.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der Antrag Antrag Nr. 02-08 / A 3845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas vom 23.07.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
19. Der Antrag Nr. 02-08 / A 3886 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
20. Der Antrag Nr. 02-08 / A 3887 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
21. Der Antrag Nr. 02-08 / A 3888 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 10.08.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
22. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00513 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl, Herrn Stadtrat Dr. Josef Assal vom 13.01.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
23. Die Ziffer 2 des Antrags Nr. 08-14 / A 02223 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 18.02.2011 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04044 von Herrn Stadtrat Georg Schlagbauer vom 21.02.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
25. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00507 von Herr Stadtrat Hans Podiuk und Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 02.12.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
26. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 01314 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Beatrix Zurek, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Simone Burger vom 13.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

27. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 01325 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte Transparenz Bürgerbeteiligung vom 13.08.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

28. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

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

- zu V.
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An das Direktorium HA II/V1 (11x)
 3. An die Bezirksausschüsse 1, 2 und 3
 4. An das Baureferat
 5. An das Kreisverwaltungsreferat
 6. An die Stadtwerke München GmbH
 7. An den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
 8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
 9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
 10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, I/01-BVK, I/01 Reg, I/1, I/11-1, I/3, I/31, I/32, I/32-1, I/4
 11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
 12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
 13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
 14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

 15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-1

Am.....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3