

Radverkehrsinfrastruktur in der Elisenstraße

a) Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 00493
der Stadtratsfraktion SPD
vom 27.11.2014

b) Durchgängige Radroute vom Hauptbahnhof in die Altstadt realisieren: Radverkehrsanlage an der Elisenstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 01641
der Stadtratsfraktion SPD
vom 14.12.2015

c) Radstreifen für die Elisenstraße - Wiederherstellung nach der SWM-Baustelle nutzen

Antrag Nr. 14-20 / A 01711
der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 14.01.2016

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06864

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00493
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01641
3. Antrag Nr. 14-20 / A 01711
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
5. Auszug Münchner Radstadtplan - Skizze
6. Auszug Münchner Radstadtplan
7. Stellungnahme des BA 3 Maxvorstadt

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.03.2017 (VB) 
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag der Referentin.....	2
1. Anlass.....	2
2. Untersuchungsbereich Elisenstraße.....	3
3. Netzkonzeption für den Radverkehr im näheren Umfeld des Hauptbahnhofs.....	3
4. Ersteinschätzung der Auswirkungen von Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße.....	4
4.1. Flächengewinnung von der Fahrbahn.....	4
4.2. Flächengewinnung vom Gehweg.....	5
5. Weitere Rahmenbedingungen in der Elisenstraße.....	6

6. Anträge.....	6
6.1. Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt.....	6
6.2. Durchgängige Radroute vom Hauptbahnhof in die Altstadt realisieren: Radverkehrsanlage an der Elisenstraße.....	7
6.3. Radstreifen für die Elisenstraße - Wiederherstellung nach der SWM-Baustelle nutzen.....	7
7. Weiteres Vorgehen.....	7
8. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	8
8.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	8
8.2. Nutzen.....	8
8.3. Finanzierung.....	8
9. Beteiligung des Bezirksausschuss.....	8
II. Antrag der Referentin.....	9
III. Beschluss.....	10

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Die Stadtratsfraktion der SPD hat am 27.11.2014 den anliegenden Antrag Nr 14-20 / A 00493 „Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt“ (Anlage 1) gestellt, in dem die Stadtverwaltung gebeten wird zu prüfen, wie die Fahrradverbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt verbessert werden kann. Außerdem soll als Erstmaßnahme eine Route ausreichend beschildert werden. Des weiteren hat die Stadtratsfraktion der SPD am 14.12.2015 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 01641 „Durchgängige Radroute vom Hauptbahnhof in die Altstadt realisieren: Radverkehrsanlage an der Elisenstraße“ (Anlage 2) gestellt, der konkreter eine durchgängige Radverkehrsanlage auf beiden Seiten der Elisenstraße fordert. Zudem hat die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL am 14.01.2016 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 01711 „Radstreifen für die Elisenstraße - Wiederherstellung nach der SWM-Baustelle nutzen“ (Anlage 3) gestellt. Auch dieser fordert, dass die Netzlücke für den Radverkehr zwischen Luisenstraße und dem Altstadtring mit einer Radverkehrsanlage geschlossen wird.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00493 wurde am 08.10.2015 mit einem Antwortschreiben aufgegriffen.

Die mit Schreiben vom 19.01.2016 und vom 03.03.2016 beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung des Antrags Nr. 14-20 / A 01641 sowie des Antrags 14-20 / A 01711 wurden nicht widersprochen.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

2. Untersuchungsbereich Elisenstraße

Die Elisenstraße verläuft als tangentielle Verkehrsverbindung nördlich des Hauptbahnhofs und umfasst die Knotenpunkte Dachauer Straße / Marsstraße / Elisenstraße, Luisenstraße / Elisenstraße sowie Karlsplatz / Sophienstraße / Elisenstraße (Anlage 4). Für den Kfz-Verkehr ist die Elisenstraße im Verkehrsentwicklungsplan als örtliche Hauptverkehrsstraße und somit als Teil des Sekundärnetzes klassifiziert. Das Angebot für den ruhenden Verkehr in der Elisenstraße umfasst insgesamt ca. 100 Stellplätze (inklusive Taxi- und Behindertenstellplätze). Die Elisenstraße ist keine Route des Radverkehrs gemäß der Routenkonzeption des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr (VEP-R) vom 03.07.2002, wäre jedoch aus fachlicher Sicht in eine Fortschreibung aufzunehmen. Die Straße ist allerdings im Realisierungsnetz Radfahrverbindungen 2005 aufgrund nicht vorhandener Flächen als „wegen fehlender Randbedingungen nicht realisierbar“ eingestuft.

Mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 1.900 Fahrzeugen in der werktäglichen Spitzenstunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2014) die Einrichtung von Radverkehrsanlagen erforderlich. Auf der Nordseite der Elisenstraße zwischen Dachauer Straße und Luisenstraße ist ein baulicher Radweg vorhanden; auf der Südseite befindet sich in diesem Abschnitt ein etwa 15 m langer Radfahrstreifen, der den Knoten Luisenstraße / Elisenstraße nicht erreicht. Die Realisierung von durchgängigen Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße wäre ein Lückenschluss der Radverkehrsinfrastruktur zwischen dem Altstadtring und der Marsstraße und würde wie gefordert eine Verbindung zwischen der Altstadt und dem Hauptbahnhof bieten (Anlage 5).

Ein ausgeschildertes Radnetz zwischen dem Hauptbahnhof und der Altstadt ist derzeit weder entlang der Elisenstraße noch für anderen Verbindungen vorhanden (Anlage 6).

3. Netzkonzeption für den Radverkehr im näheren Umfeld des Hauptbahnhofs

Die im VEP-R festgelegten Hauptrouten rund um den Hauptbahnhof erfüllen die Anforderungen an eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt nicht oder nur zum Teil. So sind die Prielmayerstraße und Bayerstraße als Einbahnstraßen ausgewiesen und für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht geöffnet. Eine Öffnung ist unter anderem wegen der komplexen Knotenpunkte und der Trambahnflächen in beiden Straßen in der Bestandssituation nicht möglich. Die parallel verlaufende Schützenstraße wiederum mündet in eine Fußgängerzone (Anlage 4).

Bereits am 27.11.2014 hat die Stadtratsfraktion der SPD mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 00493 „Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt“ die Stadtverwaltung aufgefordert, die Radverbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt zu verbessern und als Erstmaßnahme zu beschildern. Weil weder die möglichen Alternativverbindungen, noch die Elisenstraße ohne entsprechende Radverkehrsanlagen

eine ausreichend verkehrssichere und somit „routengerechte“ Verbindung darstellen, wurde darauf verwiesen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) die verkehrlichen Untersuchungen vertieft. Im Rahmen dieser verkehrstechnischen Untersuchung für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs wurde der Planfall einer Reduzierung der Schwanthalerstraße Richtung Innenstadt auf eine Fahrspur zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen untersucht und als abwickelbar bestätigt. Allerdings muss die verkehrstechnische Untersuchung noch auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden und die Fahrspurreduzierung neu bewertet werden. Als Grundvoraussetzung für eine Fahrspurreduzierung ist allerdings die Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Individualverkehr erforderlich. In der Sitzungsvorlage wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die verkehrlichen Untersuchungen weiter zu vertiefen. Südlich des Hauptbahnhofes besteht somit bereits der Auftrag an die Verwaltung, die Einrichtung von Radverkehrsanlagen detailliert zu untersuchen.

4. Ersteinschätzung der Auswirkungen von Radverkehrsanlagen in der Eisenstraße

Für die Errichtung durchgängiger Radverkehrsanlagen nördlich des Hauptbahnhofs in der Eisenstraße müssten die Verkehrsflächen neu aufgeteilt und vertiefende Prüfungen der betroffenen Knotenpunkte durchgeführt werden. In Bild 1 ist beispielhaft die Bestands-situation für den Bereich der Eisenstraße zwischen Luisenstraße und Karlsplatz als Quer-schnitt visualisiert.

Die für Radverkehrsinfrastruktur in der Eisenstraße benötigten Flächen können entweder von der Fahrbahn durch die Herausnahme von Fahrspuren und/oder Parkständen oder vom Gehweg gewonnen werden.

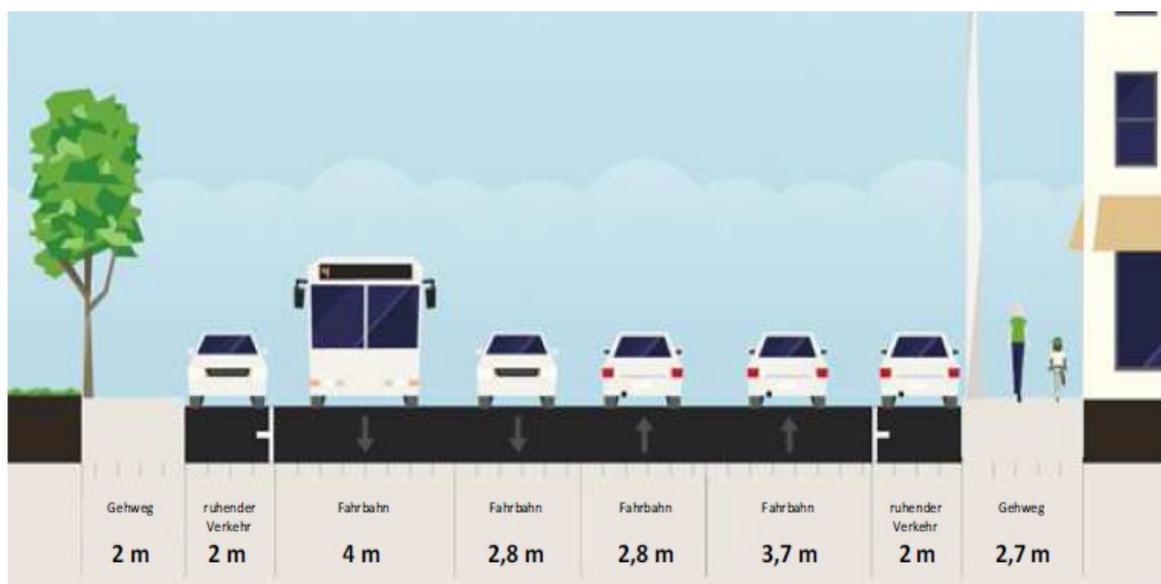


Bild 1: Bestandssituation für den Bereich der Eisenstr. zwischen Luisenstr. und Lenbachplatz

4.1. Flächengewinnung von der Fahrbahn und/oder Parkständen

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan soll der Autoverkehr möglichst im Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt werden, um die Wohngebiete zu entlasten. Daher besteht bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen der Zielkonflikt, die Leistungsfähigkeiten für den Kfz-Verkehr zu erhalten, um keine Verlagerungen des Kfz-Verkehrs zu verursachen.

Im Fahrbahnbereich zwischen dem Knoten Luisenstraße / Elisenstraße und dem Knoten am Lenbachplatz besteht die Möglichkeit, entweder durch den Entfall von Parkständen oder den Entfall einer Fahrspur Flächen für den Radverkehr zu gewinnen. Ersatzstellplätze für Behinderte sollten in den umliegenden Straßenzügen bereitgestellt werden. An den Knotenpunkten hingegen können Flächen lediglich vom fließenden Verkehr gewonnen werden; im Kreuzungsbereich sind keine Parkstände vorhanden. Diese Fläche wird derzeit für die vorhandenen Fahrbeziehungen im motorisierten Verkehr benötigt.

Wenn für den Kreuzungsbereich Elisenstraße / Lenbachplatz zudem noch die ÖPNV-Priorisierung, die Grünphasen der Übereckbeziehung Altstadttring und die Fußgängergrünzeiten beibehalten werden sollen, kann davon ausgegangen werden, dass die aktuellen Grünzeiten für den Kfz-Verkehr nicht verändert werden können.

Das Kreisverwaltungsreferat teilt mit, dass die durchschnittlichen Grünzeiten für den Kfz-Verkehr an der Elisenstraße bei ca. 20 Signalumläufen pro Stunde zu den Hauptverkehrszeiten 17 Sekunden betragen. Begründet ist die geringe Anzahl der Signalumläufe durch die langen Phasen für den öffentlichen Verkehr. Die Minimalgrünzeit beträgt 13 Sekunden. Daraus ergibt sich bei einem dort angenommenen Zeitbedarfswert für die Fahrzeugströme im Knotenpunkt von 1,7 Sekunden eine maximale Leistungsfähigkeit einer Geradeausspur von 200 Pkw/h. Bei den vorhandenen 3 Geradeausspuren ist somit eine maximale Leistungsfähigkeit entsprechend der geschalteten Grünzeit von 600 Pkw/h abwickelbar.

Bei einer Fahrspurreduktion müsste das derzeit auf drei Geradeausspuren verteilte Verkehrsaufkommen auf zwei Geradeausspuren komprimiert werden. Die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereichs Elisenstraße / Lenbachplatz würde unter der Annahme einer gleichbleibenden Verkehrsmenge und der oben ausgeführten Beibehaltung der aktuellen Grünzeitverteilung bei der Realisierung einer separierten Radverkehrsführung in den Spitzenstunden rechnerisch um etwa ein Drittel gemindert.

Ebenfalls betroffen wäre die Leistungsfähigkeit der Rechtsabbieger. Sollten sich zu den Hauptverkehrszeiten Rückstaus vom Rechtsabbiegeverkehr auf die Geradeausspuren verlagern, ist eine zusätzliche Minderung der Leistungsfähigkeit für den Geradeausverkehr wahrscheinlich. In der Praxis könnte eine Minderung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr während der Spitzenstunden mit Verlagerungen auf andere Strecken einhergehen. Die Tagesbelastung von ca. 24.000 Kfz wird sich dabei voraussichtlich nicht wesentlich verringern und die Elisenstraße auch weiterhin in ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße und Teil des Sekundärnetzes unverändert bleiben. Die detaillierten Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr und eine gesamthafte Beurteilung der Verträglichkeit einer Einrichtung von Radverkehrsanlagen werden nach Vorliegen der durch diesen Beschluss beauftragten vertiefenden Untersuchungen dem Stadtrat

vorgelegt.

4.2. Flächengewinnung vom Gehweg

Entsprechend dem Grundsatzbeschluss Radverkehr vom 29.07.2009 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 01793) soll zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur nicht zu Einschränkungen für den Fußverkehr führen.

In den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) ist eine Mindest-Gehwegbreite von 2,50 m angegeben. Da die vorhandenen Gehwege in der Elisenstraße im Wesentlichen lediglich dieser Mindestbreite entsprechen bzw. diese teilweise bereits unterschreiten, wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, Lösungsansätze unterhalb dieser Mindestbreite von 2,50 m nicht weiter zu verfolgen.

5. Weitere Rahmenbedingungen in der Elisenstraße

Die im Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01711 angesprochene Baustelle der Stadtwerke München zur Verlegung der Fernkälte in der Elisenstraße wurde im September 2016 abgeschlossen. Die Verkehrsführung während der Bauzeit war allerdings aus Sicht der Verwaltung nicht geeignet, die dauerhaften Auswirkungen einer möglichen Einrichtung von Radverkehrsanlagen repräsentativ abzubilden. Im Anschluss an die Bauarbeiten in der Elisenstraße selbst sind zudem Gleisarbeiten im Bereich des Karlsplatzes geplant. Während dieser Bauzeit wird die Elisenstraße als Ausweichstrecke benötigt. Wir bitten daher um Verständnis, dass die beantragte Markierung von Radfahrstreifen nicht nach Beendigung der Bauarbeiten in der Elisenstraße erfolgen kann.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist zudem darauf hin, dass in der Elisenstraße die Ladestation für das Pilotprojekt „Light & Charge“ des Referats für Arbeit und Wirtschaft in Kooperation mit der BMW Group errichtet wurde. Das Pilotprojekt hat eine Laufzeit von zwei Jahren. Kurz vor Ende der Laufzeit Mitte 2018 soll auf Grundlage von Evaluationsergebnissen über den Weiterbetrieb der Stationen entschieden werden. Ein Entfall der Stellplätze an der Nordseite der Elisenstraße auf Grund von möglichen Radverbindungen würde die Nutzung der dort errichteten Ladestation unmöglich und damit die Station obsolet machen.

6. Anträge

6.1. Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt

Antrag Nr. 14-20 / A 00493 der Stadtratsfraktion SPD vom 27.11.2014

Die Stadtratsfraktion der SPD hat am 27.11.2014 den Antrag Nr. 14-20 / A 00493 „Verbesserung der Fahrradverbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt“ (Anlage 1) gestellt, in dem die Stadtverwaltung gebeten wird zu prüfen, wie die Fahrradverbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt verbessert werden kann. Außerdem soll als Erstmaßnahme eine Route ausreichend beschildert werden..

Mit dem in dieser Beschlussvorlage empfohlenen zusätzlichen Untersuchungen wird der Vorschlag der Antragsteller überprüft. Eine detaillierte Beurteilung kann erst zu gegebener Zeit erfolgen. Der Aufforderung zur Beschilderung einer Route kann derzeit nicht entsprochen werden, da – wie in der Beschlussvorlage dargestellt – derzeit eine sichere

und sinnvolle Radverkehrsverbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt fehlt.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 00493 der Stadtratsfraktion SPD vom 27.11.2014 ist somit nach Maßgabe des Vortrags erledigt.

6.2. Durchgängige Radroute vom Hauptbahnhof in die Altstadt realisieren: Radverkehrsanlage an der Elisenstraße

Antrag Nr. 14-20 / A 01641 der Stadtratsfraktion SPD vom 14.12.2015

Die Stadtratsfraktion der SPD hat am 14.12.2015 den Antrag Nr. 14-20 / A 01641 „Durchgängige Radroute vom Hauptbahnhof in die Altstadt realisieren: Radverkehrsanlage an der Elisenstraße“ (Anlage 2) gestellt, in dem die Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsanlage auf beiden Seiten der Elisenstraße überprüft werden soll.

Mit dem in dieser Beschlussvorlage empfohlenen zusätzlichen Untersuchungen wird der Vorschlag der Antragsteller überprüft. Eine detaillierte Beurteilung kann erst zu gegebener Zeit erfolgen.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 01641 der Stadtratsfraktion SPD vom 14.12.2015 ist somit nach Maßgabe des Vortrags erledigt.

6.3. Radstreifen für die Elisenstraße - Wiederherstellung nach der SWM-Baustelle nutzen

Antrag Nr. 14-20 / A 01711 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2016

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 14.01.2016 den Antrag Nr. 14-20 / A 01711 „Radstreifen für die Elisenstraße - Wiederherstellung nach der SWM-Baustelle nutzen“ (Anlage 3) gestellt, in dem gefordert wird, dass die Netzlücke für den Radverkehr zwischen Luisenstraße und dem Altstadtring direkt nach Beendigung der SWM-Baustelle im Jahr 2016 mit einer Radverkehrsanlage geschlossen wird.

Die angesprochene Baustelle wurde zwar im Herbst 2016 abgeschlossen. Im Anschluss an die Bauarbeiten in der Elisenstraße selbst sind aber Gleisarbeiten im Bereich des Karlsplatzes geplant. Während dieser Bauzeit wird die Elisenstraße als Ausweichstrecke benötigt. Dem Antrag kann daher nicht entsprochen werden.

7. Weiteres Vorgehen

Um die Radverkehrsverbindung vom Altstadtring zum Hauptbahnhof zu verbessern, sollen verschiedene Varianten ausgearbeitet werden. Zur abschließenden Beurteilung der Auswirkungen dieser Radverkehrsanlagen im Abschnitt der Elisenstraße müssen die verkehrstechnischen Untersuchungen zum Neubau des Hauptbahnhofs München entsprechend ergänzt und fortgeschrieben werden. Die verkehrlichen Überlegungen rund um den Hauptbahnhof werden dabei berücksichtigt. Die Kosten für die zusätzlichen Untersuchungen werden mit ca. 30.000,00 € einschließlich Mehrwertsteuer sowie Sach- und Nebenkosten, veranschlagt. Die ausgearbeiteten Varianten werden nach Abschluss der gutachterlichen Arbeiten und des o. g. Öffentlichkeitsverfahrens dem Stadtrat zur

Entscheidung vorgelegt.

Weil die Elisenstraße zunächst für die weiteren konkret geplanten Bauvorhaben rund um den Hauptbahnhof als Ausweichstrecke mit maximaler Leistungsfähigkeit benötigt wird, könnte mit der eigentlichen Umsetzung der Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße voraussichtlich frühestens Ende 2017 begonnen werden.

8. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

8.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		30.000 in 2017	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)		30.000 in 2017	
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die Verbuchung der Kosten erfolgt bei der Produktteilleistung 589100056 – Nahmobilitätspauschale 2017 (PL 581610000 Verkehrsplanung). Die Finanzmittel werden im Haushaltsjahr 2017 in Höhe von 30.000 € zahlungswirksam.

8.2. Nutzen

Der Nutzen, der nicht durch Kennzahlen beziffert werden kann, ergibt sich aus Ziffer 7. des Sachvortrags.

8.3. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus dem laufenden Budget des Baureferates durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale.

9. Beteiligung des Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 3 Maxvorstadt wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 18) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat die beiliegende Stellungnahme abgegeben (Anlage 7). In dieser stimmt der BA den vertiefenden Untersuchungen grundsätzlich zu, fordert aber die Schaffung von Radstreifen unter Wegfall von Parkplätzen ebenso zu prüfen wie eine Führung des Radverkehrs durch den Alten Botanischen Garten.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäß dem in der Beschlussvorlage dargelegten weiteren Vorgehen werden die

vorgebrachten Anregungen des Bezirksausschusses in die Untersuchungen eingebracht und geprüft und in der anschließenden Beschlussvorlage mit einem endgültigen Entscheidungsvorschlag für den Stadtrat behandelt.

Das Baureferat sieht aus fachlichen Gründen keine Möglichkeit, den Radverkehr abseits der Elisenstraße durch den Alten Botanischen Garten zu führen.

Das vorhandene Wegenetz eignet sich weder von seiner Breite noch von seiner intensiven Nutzung durch Fußgängerinnen und Fußgänger für eine gemeinschaftliche Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer. Des Weiteren macht der abgesenkte Neptunbrunnen mit den Treppenanlagen zu den umliegenden Wegen eine Radverkehrsführung durch die Grünanlage unattraktiv. Nicht zuletzt handelt es sich um eine historische Gartenanlage, in der bauliche Eingriffe und Nutzungsveränderungen äußerst sensibel abgewogen werden müssen. Größere Umbaumaßnahmen im Sinne des Radverkehrs sind deshalb nicht vorstellbar.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 3 Maxvorstadt hat Abdrucke der Vorlage erhalten.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, die Stadtkämmerei und das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen zur Thematik „Radverkehrsinfrastruktur in der Elisenstraße“ werden zur Kenntnis genommen, wonach vertiefende Untersuchungen beauftragt und Varianten ausgearbeitet werden.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Rahmen eines Budgets in Höhe von 30.000 € vertiefende Untersuchungen in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat für die Errichtung von Radverkehrsinfrastrukturen im Abschnitt der Elisenstraße zu beauftragen, Varianten auszuarbeiten und dem Stadtrat anschließend einen Konzeptentwurf zur Entscheidung vorzulegen. Dabei sind besonders die bis dahin vorliegenden Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen für das Umfeld des Münchner Hauptbahnhofs aus dem Beschluss „Neubau Hauptbahnhof München; Sachstand und weiteres Vorgehen“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 02553) zu berücksichtigen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale des Baureferats zu finanzieren.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00493 der Stadtratsfraktion der SPD vom 27.11.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01641 der Stadtratsfraktion der SPD vom 14.12.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01711 der Stadtratsfraktion der DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV.  Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3 zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II - BA (1 x) 
3. An das Direktorium HA II/V 1 (2 x) 
4. An den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 3 Maxvorstadt 
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3/SG 2
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I
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
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA 1/31-1

Am.....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3