



An Herrn Stadtrat Dominik Krause  
An Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher  
An Herrn Stadtrat Herbert Danner  
An Frau Stadträtin Anna Hanusch  
An Frau Stadträtin Sabine Nallinger  
Rathaus

05.10.2017

Nach fast 1000 Tagen – wie schaut es mit den zwanzig Problemstellen des SZ-Gefahrenatlanten aus?

Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO Anfrage Nr. 14-20 / F 00825 von Herrn Stadtrat Dominik Krause, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, Herrn Stadtrat Herbert Danner, Frau Stadträtin Anna Hanusch, Frau Stadträtin Sabine Nallinger vom 10.02.2017, eingegangen am 10.02.2017

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

mit Schreiben vom 10.02.2017 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird.

Wir bedanken uns für die gewährte Terminverlängerung, entschuldigen uns gleichzeitig auch für die verspätete Antwort.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

In einer Aktion der Süddeutschen Zeitung wurden Münchnerinnen und Münchner gebeten, gefährliche Stellen für Radfahrende und zu Fuß Gehende in einer interaktiven Karte zu nennen. Aus den etwa 5.500 Meldungen hat die SZ die 20 am häufigsten genannten Standorte vorgestellt.

**Frage 1:**

"In welcher Form fand der Gefahrenatlas Eingang in die Planung von Fuß- und Radverkehr bei LHM?"

Antwort:

Für Anliegen zum Radverkehr, welche von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern an die Verwaltung weitergegeben werden, werden in diversen, referatsübergreifenden Arbeitsgruppen Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Überprüfung oder Umsetzung von Projekten erfolgt innerhalb verschiedener Themenbereiche sukzessive nach einer Priorisierung nach Dringlichkeit.



**Frage 2:**

"Was hat sich bei den 20 am häufigsten genannten Problemstellen nach fast 1000 Tagen getan?"

Antwort:

Im Detail können wir folgende Informationen zu den einzelnen Projekten weitergeben:

1) Marienplatz – Odeonsplatz

Der Landeshauptstadt München ist das hohe Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsformen bekannt, welches - laut Nutzerinnen und Nutzern der Aktion - zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsformen führt. Mit der Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02148 hat die Vollversammlung am 25.07.2012 den Vorschlag der Verwaltung angenommen, Maßnahmen zur Verbesserung der Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr zu untersuchen. Mit einem weiteren Beschluss vom 19.11.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125) hat der Stadtrat die Untersuchungsergebnisse und Auswirkungen des Verkehrskonzeptes zwischen Odeonsplatz und Oberanger zur Kenntnis genommen und die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragt. Der Sachstand der baulichen Maßnahmen als auch das weitere Vorgehen wurden dem Stadtrat in der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06472 vom 25.10.2016 vorgestellt. Darüber hinaus werden derzeit seitens der Verwaltung geeignete Lösungen für eine bauliche Anpassung bzw. farbliche/markierungstechnische Kennzeichnung der beiden Einmündungsbereiche der Kustermannfahrbahn entwickelt.

Aktuell erfolgt zudem der Umbau der Alfons-Goppel-Straße, die im Zuge der Neugestaltung mit einem fahrradfreundlicheren Belag ausgestattet wird. Die weitere Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen zur Aufwertung der Verbindung zwischen Marienplatz und Odeonsplatz erfolgt in Abhängigkeit der Arbeiten für die 2. Stammstrecke und den Baumaßnahmen durch die SWM wie beispielsweise in der Sparkassenstraße.

2) Odeonsplatz

Die unklare Verkehrsführung, welche an diesem Standort moniert wurde, ist 2016 erneuert und leicht angepasst worden. Eine grundlegende Umgestaltung des Odeonsplatzes ist aber erst nach Abschluss der Umgestaltung des Altstadtringtunnels (voraussichtlich 2020) möglich.

3) Brienner Straße (Odeons- bis Maximiliansplatz)

Für die fehlende Radverkehrsinfrastruktur zwischen Odeonsplatz und Platz der Opfer des Nationalsozialismus erscheinen der Verwaltung mehrere Ideen möglich. Derzeit wird eine Einbahnstraße mit gegenläufigem Radverkehr als Übergangslösung für diesen Bereich geprüft. Die Umsetzung einer endgültigen Variante ist aber erst nach der Umgestaltung des Altstadtringtunnels möglich.

4) Stachus

Die am Stachus monierte Lichtsignalanlage für den Rad- und Fußverkehr zum Queren des Karlsplatzes wird im Rahmen der Neugestaltung des Umfeldes zum Hauptbahnhofneubau geprüft.

Eine bestandsorientierte Verbesserung der Querung für den Fuß- und Radverkehr wird auch in Zukunft kaum möglich sein. Der Fokus der Lichtsignalanlage liegt auf der Abwicklung der komplexen ÖPNV-Beziehungen.

5) Nördlich des Stachus

Beim Kreuzungsbereich am Lenbachplatz/Karlsplatz/Sophienstraße/Elisenstraße handelt es sich um einen komplexen Knotenpunkt, der auch in den referatsübergreifenden Arbeitsgruppen ausführlich besprochen wurde. Optimierungspotenziale in Bezug auf die

Radverkehrsverbindungen und -querungen wurden überprüft und 2014 umgesetzt. Der Stadtrat hat die Verwaltung im April diesen Jahres beauftragt, die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Elisenstraße zu untersuchen. Im Zuge dessen werden auch die angrenzenden Knotenpunkte im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr untersucht.

#### 6) Sendlinger-Tor-Platz

Wegen der Bauarbeiten zur U-Bahn-Station Sendlinger Tor durch die MVG muss der Radverkehr noch bis 2022 mit Einschränkungen rechnen.

Mit der Wiederherstellung des Platzes werden auch die Radverkehrsführungen, angepasst an die baulichen Veränderungen (Einbau Aufzug, Wegfall freier Rechtsabbieger in die Sonnenstraße), regelkonform wieder hergestellt.

In der Blumenstraße soll von der Pestalozzistraße kommend ein Radstreifen und eine Aufstellfläche für Linksabbieger aus der Lindwurmstraße markiert werden. Der 2-Richtungsradweg auf der Westseite der Blumenstraße bleibt wie im Bestand erhalten. Zusätzlich wird eine legale direkte Linksabbiegemöglichkeit in die Lindwurmstraße geschaffen.

#### 7) Schwanthalerstraße

Der Planfall einer Reduzierung der Schwanthalerstraße Richtung Innenstadt auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen wurde untersucht und als abwickelbar bestätigt. Allerdings muss die verkehrstechnische Untersuchung noch auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben werden.

#### 8) Lindwurmstraße

Die Verbesserung der Situation für den Radverkehr in der Lindwurmstraße ist – wie auch die Kapuzinerstraße und die Rosenheimer Straße - ein sog. „Leuchtturmprojekt“ aus dem Grundsatzbeschluss Radverkehr aus dem Jahr 2009. Für das Leuchtturmprojekt Lindwurmstraße wurden verschiedene Konzeptvarianten untersucht, die jedoch alle mit erheblichen stadtgestalterischen, verkehrlichen und/oder finanziellen Auswirkungen verknüpft sind.

In der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses wird ein Vorschlag zum weiteren Umgang mit dem westlichen Abschnitt der Lindwurmstraße von der Plinganser Straße bis zur Bahnunterführung an der Poccistraße enthalten sein. Darüber hinaus hat die Verwaltung verschiedene Maßnahmen zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur erarbeitet, die bereits umgesetzt sind oder in Kürze realisiert werden (siehe Antwortschreiben zu StR-Antrag Nr. 14-20 / A 02635 vom 14.11.2016).

#### 9) Bahnunterführung Lindwurmstraße

An der Nordwestseite der Lindwurmstraße wurde der bauliche Radweg ab dem nordöstlichen Beginn der Eisenbahnüberführung (EÜ) im Rahmen eines Verkehrsversuches übergangsweise bis zum Neubau der EÜ baulich in einen Radfahrstreifen übergeleitet und vor der Signalanlage am südwestlichen Ende der Unterführung wieder auf den Bestandsradweg zurückgeführt. Die Situation wurde durch die Maßnahme für den Radverkehr als auch für die Fußgängerinnen und Fußgänger sicherer und benutzerfreundlicher gestaltet. An der Südostseite ist es aus verkehrstechnischen Gründen derzeit nicht möglich, eine solche Trennung der Verkehre zu verwirklichen. Eine regelkonforme Führung wird aber mit dem geplanten Unterführungsneubau (vsl. 2023) beidseitig kommen.

#### 10) Axel-von-Ambesser-Straße

Die Anregung für die Axel-von-Ambesser-Straße wurde erneut überprüft. Aufgrund der örtlichen Situation wurde daraufhin zum Vorteil der Radfahrenden die Vorfahrtsregelung geändert.

#### 11) Martin-Luther-Straße

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.02.2017, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 03073) wurde die Einrichtung einer oberirdischen Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Giesinger Berg / Martin-Luther-Straße / Silberhornstraße / Ichostraße geprüft. Ergebnis war, dass im Falle einer Einrichtung einer oberirdischen Querungsmöglichkeit der Kfz-Verkehr bei der heute anliegenden Verkehrsmenge nicht mehr abwickelbar wäre. Somit wurde davon abgesehen, den Radverkehr oberirdisch über den Knotenpunkt „Giesinger Berg“ zu führen.

Im Zuge der Gleiserneuerungsmaßnahmen in der Tegernseer Landstraße zwischen Grünwalder Straße und Tegernseer Platz erfolgt die Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Nord über den Tegernseer Platz mit Anschlussmöglichkeit in die Ichostraße, mit Erhalt des Radweges auf der Nordseite der Ichostraße in Fahrtrichtung Giesinger Berg und Innenstadt. Gemäß Verkehrskonzept des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, das vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossen wurde, soll die Überfahrbarkeit des Tegernseer Platzes mit Einrichtung von Radverkehrsanlagen verbessert werden.

Somit wird eine sichere Radverbindung in Richtung Innenstadt über die Tegernseer Landstraße geführt.

#### 12) Wittelsbacher Brücke

Optimierungspotenzial für eine adäquate Radverkehrsinfrastruktur, welche Radfahrende auf der Wittelsbacher Brücke wegen geringer Flächen bemängeln, hängt an dieser Stelle stark von der Umgestaltung des Baldeplatzes ab. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung arbeitet derzeit an einer Empfehlung zur Umgestaltung unter anderem dieses Platzes, die eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Miteinanders der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen zum Ziel hat. Eine Neuordnung unter anderem der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Baldeplatz wird sich auch auf das weiterführende Radverkehrsnetz auswirken. Eine begleitende Untersuchung dieser Infrastruktur wird daher angestrebt.

Für eine weitere Querungsmöglichkeit auf der Südostseite der Brücke sieht die Verwaltung keinen Bedarf. Für Radfahrerinnen und Radfahrer besteht die Möglichkeit, dem Isarradweg unter der Brücke zu folgen und die straßenbegleitenden Radwege auf der Wittelsbacher Brücke über Rampen zu erreichen.

#### 13) Rosenheimer Platz – Isartor

Die extremen Nutzungskonkurrenzen in diesem Straßenzug und die komplexe Trambahnführung haben bisher keine Lösung zugelassen. Zusätzliche Flächen für eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Zweibrückenstraße könnten nur durch Herausnahme des Kfz-Verkehrs gewonnen werden.

#### 14) Rosenheimer Straße

Für die Rosenheimer Straße wurden in den vergangenen Jahren mehrere Varianten zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen ausgearbeitet. Der Stadtrat hat am 26.07.2017 in der Vorlagen-Nr. 14-20 / V 08788 beschlossen, in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße einen Verkehrsversuch mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für den Zeitraum von einem Jahr durchzuführen. Zudem werden die derzeit nicht optimal gelösten Verflechtungsstellen für den Radverkehr auf Höhe der Balanstraße und stadteinwärts nach der Orleansstraße baulich angepasst.

#### 15) Kreuzung Berg-am-Laim-Straße - Innsbrucker Ring

Um die kritische Situation an der Radfahrerfurt stadteinwärts zu beheben, fand 2016 eine letzte Komplettüberarbeitung der Kreuzung statt. Dabei wurde die Verkehrssteuerung, Markierung und Beschilderung optimiert. Ebenso wurde die Fußgängerzeit des angesprochenen Kreuzungspunktes mit der parallel verlaufenden Radfahrerfurt und dem Individualverkehr gleichgeschaltet, damit der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr mit dem Fußgängerrot nicht ein ungehindertes Abbiegen annimmt. Die vorgenommenen Änderungen haben Verbesserung mit sich gebracht. Die Situation wird durch das KVR weiter begutachtet.

#### 16) Unter der Reichenbachbrücke

Zu Unterführung unter der Reichenbachbrücke auf der Isar-Ostseite teilt uns das Baureferat Folgendes mit:

Die Unterführung selbst ist mit separiertem Fuß- und Radweg, jeweils 3 m breit, ausreichend dimensioniert und gut einsehbar. Konflikte treten insbesondere südlich der Unterführung auf, wo an einer durch das Rampenbauwerk und Baumbestand bedingten Engstelle, insbesondere seit der Renaturierung der Isarauen, regelmäßig eine große Zahl an Fußgängern den Isarradweg mit Ziel Isarhochwasserbett queren und dabei im Bereich der Engstelle den Radweg abschnittsweise auch in Längsrichtung begehen.

Um diese Situation zu entschärfen wurde, auch in Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss, zur Lenkung des Fußverkehrs eine zusätzliche Treppenanlage gebaut, die eine direkte Quermöglichkeit des Isarradwegs ermöglicht. Am Treppenfußpunkt wurden Umlaufsperrn errichtet, um die Aufmerksamkeit noch zusätzlich auf den angrenzenden Radweg zu richten.

Auf dem Radweg wurden auf Anordnung des Kreisverwaltungsreferates zudem weitere Fahrradsymbole und Richtungspfeile ergänzt, um auf den (reinen) Radweg hinzuweisen. Auch nördlich der Unterführung wurden die Verkehrsflächen für den Fuß- und den Radverkehr durch zusätzliche Beschilderungen und Markierungen noch besser verdeutlicht.

Für den Bereich unmittelbar nördlich der Unterführung laufen beim Baureferat derzeit Planungen für einen barrierefreien Zugang zum Isarhochwasserbett. Es wird davon ausgegangen, dass sich das Fußgängeraufkommen und damit die Konfliktsituationen auf der Südseite der Unterführung damit mittelfristig weiter entspannen wird.

#### 17) Ecke Ludwigstraße/Theresienstraße

Mit dem Beschluss „Anordnung von Radverkehrsanlagen (Markierung im Fahrbahnbereich) durch das Kreisverwaltungsreferat“ (Vorlagen Nr. 14-20 / V 06221) hat die Verwaltung dem Stadtrat vorgeschlagen, Fußverkehrsaufstellflächen im Kreuzungsbereich einzubauen und die Situation durch eine neue Straßenraumaufteilung für den Radverkehr zu verbessern. Das Baureferat wurde gebeten, für die Einmündung eine gesonderte Vorlage zu erstellen, in der die Maßnahme einzeln mit genauen Zahlen und Verkehrsdaten wie z.B. Auswirkungen auf den

Verkehrsfluss, Darstellung der Verkehrsführung etc. begründet wird. Weil der Umbau in diesem Bereich zusammen mit dem Ausbau der Bushaltestelle erfolgen soll, ist die Umsetzung derzeit zurückgestellt.

#### 18) Münchner Freiheit

An die Stadtverwaltung sind bisher noch keine Beschwerden in diesem Fall heran getragen worden. Trotzdem wurde der Hinweis entgegengenommen. In den Arbeitsgruppen zur Radverkehrsförderung werden derzeit zahlreiche weitere Projekte referatsübergreifend behandelt. Die Überprüfung einzelner Hinweise erfolgt sukzessiv nach einer Priorisierung nach Dringlichkeit.

#### 19) Rotkreuzplatz

Mit einem Verkehrsversuch wurde im Mai 2011 für die Dauer von vier Wochen die rechte Fahrspur in östlicher Richtung für den Kfz-Verkehr durch provisorische Abmarkierung als "Radfahrstreifen" gesperrt. Vorher und während des Versuchs wurden umfassende Verkehrszählungen durchgeführt. Nachdem im Versuch keine unerwünschte Verlagerung von Kfz-Verkehr in das untergeordnete Straßennetz zu beobachten war und die Beeinträchtigungen im Kfz-Verkehr auch in den Spitzenstunden vertretbar waren, wurde in Abstimmung mit der Polizei und mit Einwilligung des örtlichen Bezirksausschusses der dauerhafte Umbau beschlossen und im Jahr 2013 umgesetzt.

Der Umbau ist aus Sicht der Verwaltung eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr im Vergleich zur Vorher-Situation. Die Fuß- und Radverkehrsanlagen rund um den Rotkreuzplatz sind allerdings aufgrund der geringen Flächenreserven, des hohen Nutzungsdrucks und des hohen Verkehrsaufkommens bei allen Verkehrsarten generell unterdimensioniert.

#### 20) Laimer Unterführung

Die beiden bestehenden Laimer Unterführungen stoßen hinsichtlich der neu entstehenden Bebauung im Zuge der städtebaulichen Entwicklungen in Nymphenburg-Süd und Laim an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Die Erweiterung der Laimer Unterführung durch die Umweltverbundröhre, die neben einer Fuß- und Radwegeführung auch eine Busführung (bzw. zukünftig die Trambahn-Westtangente) aufnehmen soll, ist daher zwingend erforderlich. Auch wegen des Bedeutungszuwachses des S-Bahnhofs in Laim und des erhöhten Aufkommens an Umsteigerinnen und Umsteigern durch die 2. Stammstrecke wird eine Erweiterung/Verbesserung des ÖPNV-Angebotes benötigt. Die Mehrbelastung durch motorisierten Individualverkehr aus den neu entstehenden Gebieten in Nymphenburg Süd und Laim kann dadurch auf ein vertretbares Maß begrenzt werden.

In den Jahren 2000 und 2015 wurden Untersuchungen für eine Umgestaltung des Laimer Knotens in Auftrag gegeben, bei welchen verschiedene Varianten aufgezeigt und die Option für eine Trambahn berücksichtigt wurde.

Mit einer Umsetzung der Vorschläge ist aber wohl erst mit oder nach den Bauarbeiten zur 2. Stammstrecke zu rechnen.

Bezüglich der Fahrradstellplätze in der bestehenden Tunnelröhre ist mitzuteilen, dass sich aufgrund der kontinuierlichen Zunahme des Radverkehrs und des ÖPNV in den letzten Jahren sowie der genannten städtebaulichen Entwicklungen der Bedarf an B+R-Fahradstellplätzen

am Bahnhof Laim ständig erhöht hat. Um einem wilden Abstellen entgegen zu wirken, wurden hier, soweit geeignete Flächen verfügbar waren, zusätzlich Radabstellplätze geschaffen.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin