

## **Radverkehr vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt**

### **Möglichkeiten zur Aufwertung des Straßenzugs Blutenburgstraße / Karlstraße**

## **Fahrradschnellverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt**

Antrag Nr. 14-20 / A 00637 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich,  
Herrn StR Michael Kuffer, Frau StRin Kristina Frank vom 30.01.2015

## **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08713**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00637
2. Übersichtsplan
- 3.1- 3.3 Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 01 Altstadt-Lehel, 03 Maxvorstadt und 09 Neuhausen-Nymphenburg

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

## **I. Vortrag der Referentin**

### **1. Anlass**

Mit Antrag Nr. 14-20 / A 00637 (Anlage 1) von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Michael Kuffer, Frau StRin Kristina Frank vom 30.01.2015 wurde beantragt, die Einrichtung einer Fahrradschnellverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt über die Blutenburgstraße und die Karlstraße zu prüfen.

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

### **2. „Radschnellverbindungen“ in München**

Im Zuge erster Vorüberlegungen zum Thema Radschnellverbindungen in München und dem Münchner Umland wurde eine erste Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben und vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum (PV) München erstellt. Dabei wurden 14 Korridore mit Varianten vorgeschlagen, die perspektivisch auf eine weitere Machbarkeit vertieft geprüft werden sollen. Von der Vollversammlung des Stadtrats wurde in der Folge am 19.10.2016 mit dem Beschluss „Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für das Pilotprojekt schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06451) bereits ein Pilotprojekt zum Thema Radschnellverbindungen beauftragt. Dabei soll eine Verbindung von der Innenstadt durch den Münchner Norden bis nach Garching bzw. Unterschleißheim (Korridor 3 der PV-Potenzialanalyse) intensiv untersucht und möglichst zeitnah realisiert werden. Dadurch werden wichtige Erkenntnisse gewonnen, die bei der Untersuchung und Realisierung anderer Radschnellverbindungen hilfreich sein werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zum Radverkehr soll der Umgang mit sowohl gemeindeübergreifenden, radialen sowie tangentialen Radschnellverbindungen innerhalb Münchens diskutiert werden. Darin sollen auch die Standards und Verfahrensweisen festgelegt werden, wie Radschnellverbindungen in Zukunft realisiert werden können und welche Rolle sie in der Radverkehrsplanung der Landeshauptstadt München langfristig einnehmen sollen. Diese Diskussion und Entscheidung ist unerlässlich für weitere Planungs- und Untersuchungsschritte. Die Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr soll 2017 in den Stadtrat eingebracht werden.

Abseits der hohen Standards für Radschnellverbindungen wird mit dieser Beschlussvorlage ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Aufwertung des Straßenzuges Blumenburgstraße / Karlstraße vorgestellt, das exemplarisch die Möglichkeiten zur Aufwertung von Radverkehrsverbindungen im Erschließungsstraßennetz aufzeigt.

### **3. Fahrradrouetenkonzeption vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz und im Erschließungsstraßennetz**

Im gegenständlichen StR-Antrag Nr. 14-20 / A 00637 werden die beiden parallel verlaufenden Straßenzüge Nymphenburger Straße / Brienner Straße und die Blumenburgstraße / Karlstraße als die maßgebenden Radverkehrsverbindungen vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt thematisiert. Die Nymphenburger Straße und die Brienner Straße sind als Hauptverkehrsstraßen im Verkehrsentwicklungsplan enthalten. Bei einem dementsprechend hohen Kfz-Verkehrsaufkommen wird der Radverkehr überwiegend getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. Die Blumenburgstraße und die Karlstraße sind mit einer wesentlich geringeren Kfz-Verkehrsstärke benachbarte Alternativen für den Radverkehr im untergeordneten Straßennetz mit einer Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Entsprechend der grundsätzlichen Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Radverkehr (VEP-R 2002) Radfahrerinnen und Radfahrer bevorzugt abseits von Hauptverkehrsstraßen zu führen, ist der Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße in weiten Teilen als Fahrradhauptroute und der Straßenzug Nymphenburger Straße / Brienner Straße als Nebenroute im VEP-R enthalten. Im Gegensatz dazu sind im Realisierungsnetz Radfahrverbindungen (2005) die Blumenburgstraße und die Karlstraße als Nebenrouten klassifiziert und die Nymphenburger Straße und die Brienner Straße als Fahrradhauptrouten ausgewiesen. In der Folge wurden auch die Fahrradhauptrouten

- Marienplatz – Allach
- Marienplatz – Aubing
- Marienplatz – Feldmoching
- abschnittsweise Innerer Radlring

als Teil der vom Baureferat konzipierten Wegweisung zu den 16 Radialrouten mit dem Marienplatz als Zentrum sowie dem Inneren und Äußeren Radlring im Verlauf der Nymphenburger Straße und der Brienner Straße beschildert.

Diese konzeptionelle Änderung im Realisierungsnetz im Vergleich zum VEP-R wurde aus den folgenden Gründen vorgenommen:

- Der Straßenzug Nymphenburger Straße / Brienner Straße kann derzeit in der Praxis in der Regel deutlich zügiger befahren werden als der parallele Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße. Dies kann damit begründet werden, dass der Radverkehr in der Nymphenburger Straße / Brienner Straße aufgrund der Knotenpunktgeometrie an den Lichtsignalanlagen in der Nymphenburger Straße teilweise nicht wartepflichtig ist bzw. im Zuge der Hauptverkehrsstraßen von einem hohen Grünzeitanteil profitiert.
- Das Radverkehrsaufkommen auf dem Streckenzug Nymphenburger Straße / Brienner Straße (ca. 3.000 Rad Fahrende/8h) ist ca. dreimal so hoch wie auf dem Streckenzug Blumenburgstraße / Karlstraße (ca. 1.000 Rad Fahrende/8h).
- Zur Weiterfahrt im größeren Zusammenhang erfordert der Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße ein Umsetzen auf parallele Verbindungen.
- Für Radfahrende sind im Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße verschiedene Defizite vorhanden, die im Folgenden noch aufgezeigt werden.

Um eine maßgebliche Aufwertung des Straßenzugs Blumenburgstraße / Karlstraße für den Radverkehr im Sinne des Antrags zu erreichen, müssten nicht nur die bestehenden Defizite behoben, sondern gleichzeitig Maßnahmen aus den verschiedenen Themenfeldern der Radverkehrsförderung umgesetzt werden. Generell entbindet ein ergänzendes Angebots im parallel verlaufenden Erschließungsstraßennetz allerdings nicht davon, richtlinienkonforme (Rad-)Verkehrsverhältnisse im parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßennetz herzustellen. Die Förderung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz ist jedoch unbestritten ein wichtiges Maßnahmenfeld für die Landeshauptstadt München, und durch die Umsetzung der in diesem Beschluss vorgeschlagenen Maßnahmen könnte eine qualitativ hochwertige, stadtteilübergreifende Verbindung realisiert werden.

#### **4. Verlagerungspotential für den Radverkehr von den Hauptverkehrsstraßen Nymphenburger Straße / Brienner Straße auf die Erschließungsstraßen Blumenburgstraße / Karlstraße**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat in einer Forschungsarbeit das Thema Radverkehr in Erschließungsstraßen und die Verlagerungsmöglichkeiten ins untergeordnete Straßennetz untersucht (ALRUTZ, D./ STELLMACHER-HEIN, J.: *Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 37. Bergisch Gladbach 1997*). Einige zentrale Erkenntnisse dieser Untersuchung sind in die aktuelle Beschlussvorlage eingeflossen und werden im Folgenden kurz wiedergegeben:

Seite 17, Erfahrungen aus dem Ausland:

- *„Auffällig ist der Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Route. Die Zunahmen sind auf den baulich sehr aufwendig gestalteten Routen in den Niederlanden am größten. Sie werden in allen untersuchten Beispielen vor allem durch Verlagerung von anderen Strecken, insbesondere von Hauptverkehrsstraßen, zum Teil aber auch durch Mehrfahrten mit dem Fahrrad erklärt.“*

Seite 127, Entlastung von Hauptverkehrsstraßen:

- *„Die Verlagerungsanteile, die dann insbesondere bei durchgehender Parallelführung erreicht werden könnten, lassen allerdings durchaus einen höheren Aufwand zur Verbesserung der Routennutzung im umfassenderem Sinne (Information, Wegweisung, Erreichbarkeit, Durchgängigkeit, Befahrbarkeit etc.) vertretbar erscheinen.“*

Seite 146, Radverkehrsrouten als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen:

- *„Gute Akzeptanz- und Verlagerungschancen haben Routen, die für die wichtigsten Fahrbeziehungen der Radfahrer in ihrem Verlauf gut nachvollziehbar sind und nur einen Mehrweg bis etwa 10 % gegenüber der Hauptverkehrsstraße bedeuten. ... Aufgrund der hohen Bedeutung der Weglänge für die Wegewahl sind alle mit vertretbarem Aufwand möglichen Ansätze der Wegeverkürzung im Verlaufe von Haupttrouten zu ergreifen (z.B. kurze Verbindungswege, Zulassung von Radverkehr gegen die Fahrtrichtung von Einbahnstraßen). Entsprechendes gilt für Maßnahmen, die die Reisezeit merkbar verkürzen können (z.B. Verbesserung der Querung einer Hauptverkehrsstraße).“*

Der genannte Mehrweg von max. 10 % (siehe auch ERA 2010, Umwegfaktor von max. 1,1) von Radverbindungen gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen wird bei einer Betrachtung der beiden Strecken Nymphenburger Straße / Brienner Straße und Blumenburgstraße / Karlstraße vom Rotkreuzplatz bis zum Platz der Opfer auch bei einer Weiterfahrt im größeren Zusammenhang eingehalten. Im Fall einer maßgeblichen Aufwertung der neuen Fahrradhauptverbindung kann somit durchaus Verlagerungspotenzial vom Hauptverkehrsstraßennetz in das Erschließungsstraßennetz bestehen. Eine solch idealtypische, parallele Lage von radialen Hauptverkehrsstraßen zu direkt benachbarten Erschließungsstraßen ist in München zwar selten der Fall, bietet jedoch im Falle der Radverkehrsverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt besonders günstige Voraussetzungen zur Verlagerung des Radverkehrs in das untergeordnete Straßennetz.

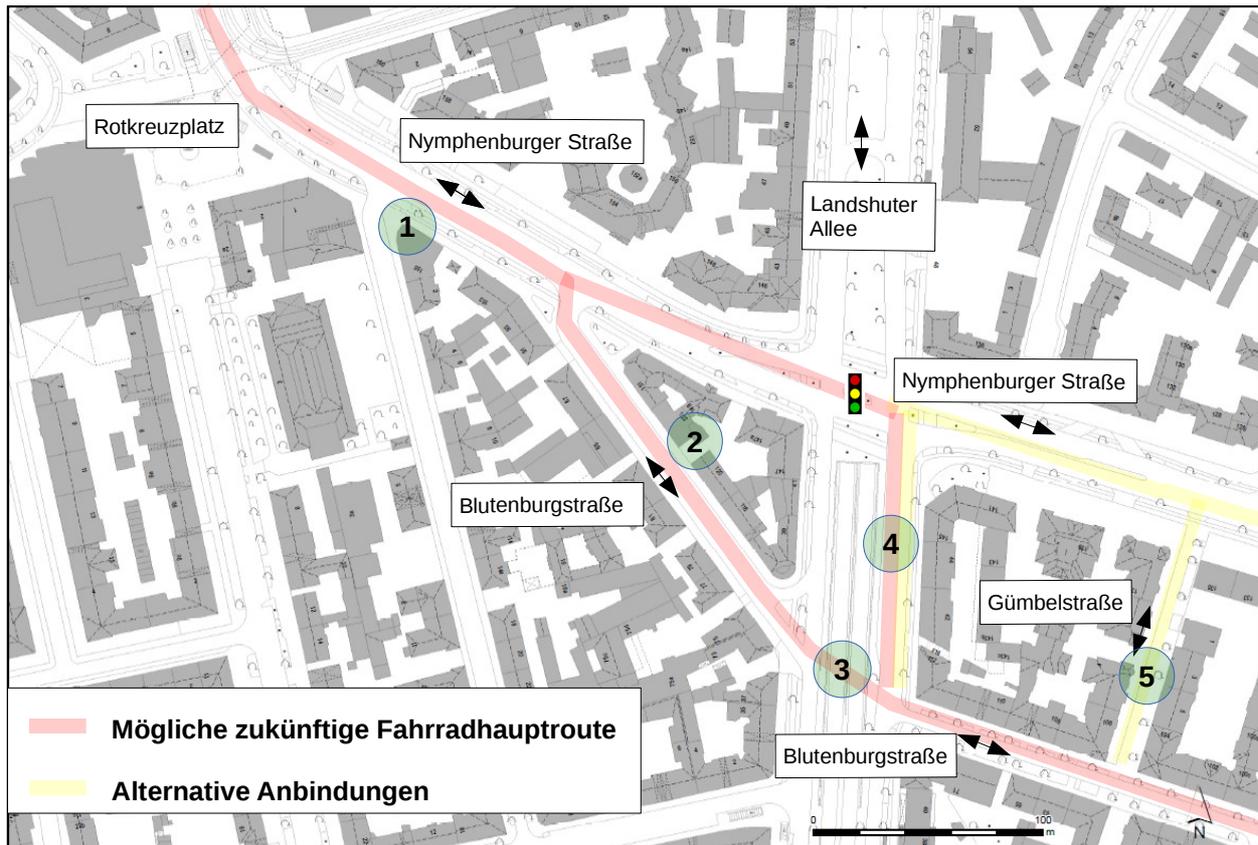
Neben den rein verkehrlichen Rahmenbedingungen ist allerdings auch die städtebauliche Qualität für die Routenwahl im Radverkehr zu berücksichtigen. Der Straßenzug Nymphenburger Straße / Brienner Straße ist u.a. aufgrund des Alleecharakters der Nymphenburger Straße, des Lenbachhauses, der Bauten rund um den Königsplatz, des Karolinenplatzes oder des Platzes der Opfer des Nationalsozialismus diesbezüglich höher zu bewerten als der Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße. Besonders in der Karlstraße zwischen der Pappenheimstraße und der Dachauer Straße besteht im Hinblick auf dieses Kriterium besonderer Handlungsbedarf, worauf in der Beschlussvorlage noch eingegangen wird.

## **5. Verkehrliche und bauliche Rahmenbedingungen in der Blumenburg- /Karlstraße**

In der vorliegenden Beschlussvorlage erfolgt zunächst eine Analyse der Blumenburgstraße und der Karlstraße sowie eine Zusammenstellung der Möglichkeiten zur Verbesserung der lokalen Defizite. Die Analyse der Streckenführung beginnt, dem gegenständlichen StR-Antrag entsprechend, am Rotkreuzplatz. Anschließend werden generelle Maßnahmen zur Aufwertung

von Fahrradhauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz aufgezeigt.

## 5.1. Blutenburgstraße



- 1 mangels Flächenreserven ohne erheblichen Aufwand kein Zweirichtungsradsverkehr
- 2 Fahrbahnbelag ist hinsichtlich des Fahrkomforts für den Radverkehr verbesserungswürdig
- 3 Prüfung einer ebenerdigen Querung der Landshuter Allee im Zuge der Tunnelplanung
- 4 Schaffung eines Radverkehrsangebots in Nord-Süd-Richtung
- 5 Verkehrsberuhigter Bereich (Aufenthaltfunktion, Schrittgeschwindigkeit)

Abbildung 1: Rotkreuzplatz bis Blutenburgstraße westlich der Landshuter Allee.  
Quelle: Stadtgrundkarte LHM. Eigene Bearbeitung, 2016.

Die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs hängt im Wesentlichen von der Fahrstreifenanzahl, der Verkehrsstärke in der Spitzenstunde und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Verkehrsstärke in der Spitzenstunde von ca. 1.700 Kfz bei zwei Fahrstreifen je Richtung wird der Radverkehr in der Nymphenburger Straße den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

(ERA 2010) entsprechend vom Kfz-Verkehr getrennt geführt. Vom Rotkreuzplatz bis zur Landshuter Allee sind in beiden Richtungen benutzungspflichtige Radwege vorhanden, die allerdings nicht den aktuellen Richtlinien entsprechen. Eine Verbreiterung der Radwege auf das Regelmaß von 2,0 m kann mangels Flächenreserven im Seitenraum ohne erheblichen Aufwand nicht realisiert werden.

In der Blutenburgstraße westlich des Mittleren Rings zwischen Nymphenburger Straße und Landshuter Allee (Länge ca. 200 m) beträgt die für den fließenden Verkehr nutzbare Fahrbahnbreite ca. 6,0 m. Es liegen keine aktuellen Verkehrserhebungen für den westlichen Abschnitt der Blutenburgstraße vor, es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Angebote (Schutzstreifen, nicht benutzungspflichtige bauliche Radwege) angemessen ist. Der Fahrbahnbelag ist allerdings hinsichtlich des Fahrkomforts für den Radverkehr verbesserungswürdig (Großsteinpflaster, „Straßenflickwerk“).

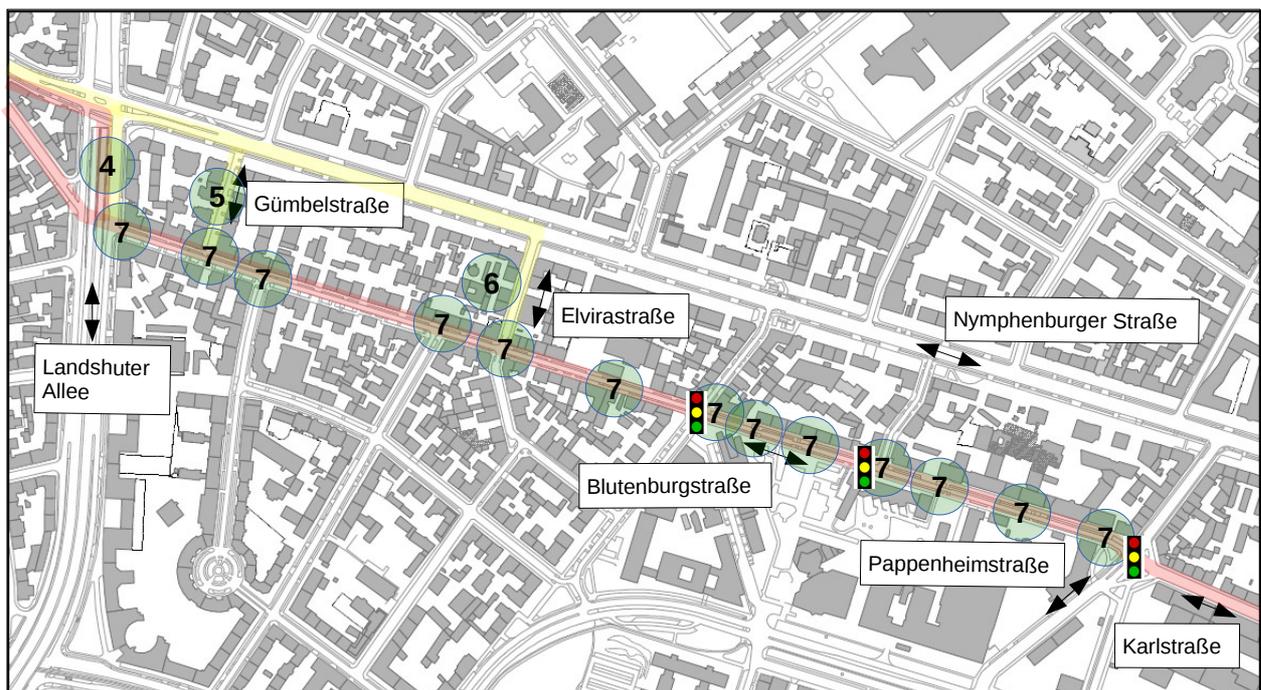


*Bild 1: Fahrbahnbelag Blutenburgstraße westlich der Landshuter Allee. Quelle: Eigene Erhebung, 2016.*

Im Antrag wird auf die Tunnelplanung in der Landshuter Allee Bezug genommen und die Schaffung einer neuen Querungsmöglichkeit der Landshuter Allee auf Höhe der Blutenburgstraße thematisiert. Generell ist die Schaffung von weiteren ebenerdigen Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr eines der Planungsziele für die Tunnelplanung. Ob dies im Zuge der Blutenburgstraße umgesetzt werden kann, wird sich allerdings erst im Rahmen der vertiefenden Oberflächenplanung zeigen. Genauso wie heute

wird der Radverkehr aus der Innenstadt allerdings auch in diesem Fall für eine legale Weiterfahrt in Richtung Rotkreuzplatz spätestens an der Landshuter Allee auf die Nymphenburger Straße umsetzen müssen, da vom Ende der Blumenburgstraße bis zum Rotkreuzplatz mangels Flächenreserven kein Zweirichtungsradweg im Seitenraum der Nymphenburger Straße geschaffen werden kann.

### 5.1.2 Blumenburgstraße östlich der Landshuter Allee



- 4 Schaffung eines Radverkehrsangebots in Nord-Süd-Richtung
- 5 Verkehrsberuhigter Bereich (Aufenthaltfunktion, Schrittgeschwindigkeit)
- 6 ggf. Belagsqualität für den Radverkehr verbessern als Alternative zum Radverkehrsangebot entlang der Landshuter Allee in Nord-Süd-Richtung (4) und verkehrsberuhigtem Bereich in der Gümbelstraße (5)
- 7 fahrradfreundliche Umgestaltung der vorhandenen Aufpflasterungen

Abbildung 2: Blumenburgstraße östlich Landshuter Allee bis Karlstraße.  
Quelle: Stadtgrundkarte LHM. Eigene Bearbeitung, 2016.

Die Blumenburgstraße (Länge ca. 1.100 m) hat den Charakter einer Wohnstraße mit einer Fahrbahnbreite zwischen 5,0 m - 5,5 m und einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 - 2.500 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil ca. 1 %). Bei einer Breite von 5,5 m ist das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern möglich sowie ausreichende Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden (4,0 m Fahrgassenbreite zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu den vorhandenen Längsparkern von jeweils 0,75 m).

Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer Verkehrsstärke in der

Spitzenstunde von maximal ca. 230 Kfz/h, wird der Radverkehr den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) entsprechend ohne zusätzliche Angebote im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Generell gilt in der Blütenburgstraße die Vorfahrtregelung "Rechts vor Links". Die Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Änderung der Vorfahrtregelung und einer Bevorrechtigung der Blütenburgstraße könnte folglich eine Maßnahme sein, um die Trasse aus Sicht des Radverkehrs aufzuwerten und die Reisezeiten zu reduzieren.

Die Blütenburgstraße wurde in den 1980er-Jahren entsprechend den Zielsetzungen der Verkehrsberuhigung umgestaltet und an 13 Stellen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten sowie als gestalterisches Element in großem Umfang mit gepflasterten Fahrbahnanhebungen und punktuellen Fahrbahneinengungen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten versehen. Besonders die in Großstein gepflasterten Fahrbahnanhebungen sind für den Radverkehr hinsichtlich des Fahrkomforts ungünstig. Um die Attraktivität der Trasse zu erhöhen, sollten die Fahrbahnanhebungen radverkehrsfreundlich gestaltet werden. Dadurch würde der Fahrkomfort verbessert und die Fahrgeschwindigkeit für den Radverkehr erhöht. Das Ersetzen des bisherigen Groß- und Kleinsteinpflasters beispielsweise durch fahrradfreundlicheres Betonsteinpflaster kommt dabei hinsichtlich des Bauaufwands und der Kosten einem Neubau gleich. Es wird empfohlen, den Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) auf Höhe der Gümbelstraße zum Schutz des querenden Fußverkehrs zu erhalten. Die in der Blütenburgstraße an den Fahrbahnrandern vorhandenen Einfassungen aus Großsteinpflaster sind aus Radverkehrssicht positiv zu bewerten. Sie tragen dazu bei, dass sich der Radverkehr eher in Richtung Fahrbahnmitte orientiert und ein größerer Abstand zum ruhenden Verkehr entsteht. Somit können problematische Situationen durch geöffnete Türen



Bild 2: gepflasterte Fahrbahnanhebung in der Blütenburgstraße (gelb) mit seitlichen Einfassungen aus Großsteinpflaster (rot). Eigene Erhebung, 2016.

oder Ein- und Ausparkvorgänge reduziert werden.

Hinsichtlich der städtebaulichen Qualität ist die Blumenburgstraße mit den Baumpflanzungen und dem belebten Straßenraum aufgrund des Einzelhandels im Erdgeschoss, vor allem im westlichen Abschnitt, positiv zu bewerten.

In der heutigen Situation besteht für den stadteinwärtigen Radverkehr beim Umsetzen von der Nymphenburger Straße auf die Blumenburgstraße die Möglichkeit entweder über die Gümbelstraße oder nach ca. 300 m über die Elvirastraße zu fahren. Die Gümbelstraße mit einer Länge von ca. 100 m ist höhengleich ausgebaut und in Teilen als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Aufgrund der Gestaltung, der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr und der geltenden Schrittgeschwindigkeit ist die Gümbelstraße nicht für eine Fahrradhauptroute geeignet. Ein Umbau der Gümbelstraße zugunsten einer getrennten Führung des Radverkehrs kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Baumbestand, abschnittsweise Kfz-Verkehr, Freischankflächen, Aufenthaltsfunktion) nicht empfohlen werden.



*Bild 3: Blickrichtung aus der Blumenburgstraße in die Gümbelstraße. Eigene Erhebung. 2016.*

Die Elvirastraße als nächstgelegene Alternative ist aufgrund der Straßenoberfläche (Großsteinpflaster, „Straßenflickwerk“) für den Radverkehr unattraktiv und müsste als zukünftige Fahrradhauptroute in stadteinwärtiger Richtung einen fahrradfreundlicheren Belag aufweisen.

Eine weitere Möglichkeit die Blumenburgstraße an die Nymphenburger Straße anzubinden, wäre der Bau eines Radwegs (zwei Einrichtungsradwege oder ein Zweirichtungsradweg) in der Landshuter Allee zwischen der Nymphenburger Straße und der Blumenburgstraße, der allerdings lediglich im Bereich der ca. 15 Kfz-Stellplätze realisiert werden könnte.

Zur Führung des stadteinwärtigen Radverkehrs ist von allen drei möglichen Varianten (Elvirastraße, Gümbelstraße, Landshuter Allee) die Schaffung eines Infrastrukturangebots entlang der Landshuter Allee die sinnvollste Lösung, da der Radverkehr dadurch zum frühesten Zeitpunkt in das Erschließungsstraßennetz geleitet wird.

### **5.1.3 Fazit sowie Möglichkeiten zur Aufwertung der Blumenburgstraße für den Radverkehr**

In der Blumenburgstraße sind aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke und der Gestaltung des Straßenraums insgesamt gute Bedingungen für den Radverkehr vorhanden. Handlungsmöglichkeiten werden vor allem bei der Belagsqualität der vorhandenen Aufpflasterungen und durch die Einrichtung einer Fahrradstraße, verbunden mit einer Änderung der Vorfahrtregelung, gesehen.

#### **Kurzfristige Maßnahmen:**

- Schaffung eines Radverkehrsangebots in Nord-Süd-Richtung zwischen Nymphenburger Straße und Blumenburgstraße östlich der Landshuter Allee zu Lasten der vorhandenen ca. 15 Stellplätze
- Fahrradfreundlichere Gestaltung der vorhandenen Aufpflasterungen durch Umgestaltung oder Rückbau
- Einrichtung einer Fahrradstraße mit Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung und einer Vorfahrtregelung in der Blumenburgstraße gegenüber einmündenden Straßen

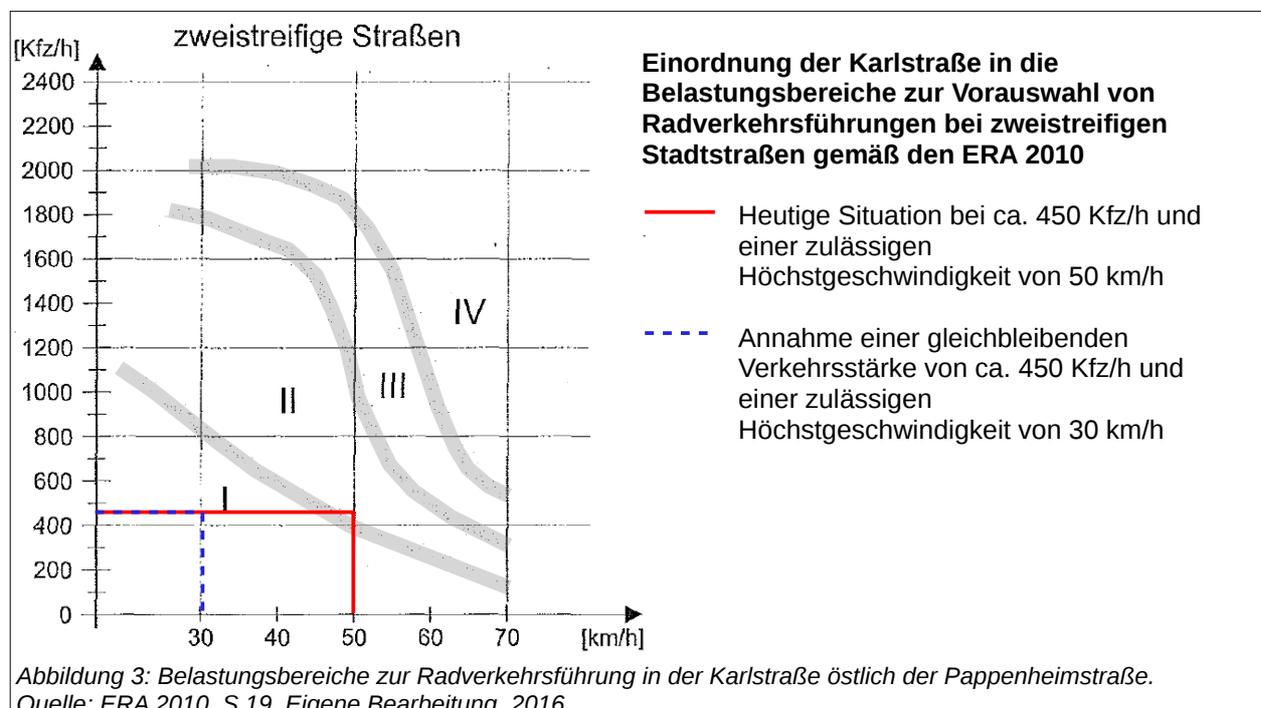
#### **Langfristige Maßnahmen, abhängig von der vertiefenden Oberflächenplanung zum Tunnel an der Landshuter Allee**

- Prüfung einer neuen Querungsmöglichkeit der Landshuter Allee für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Blumenburgstraße
- Fahrradfreundlicher Belag im westlichen Abschnitt der Blumenburgstraße zwischen Nymphenburger Straße und Landshuter Allee

## **5.2 Karlstraße**

In der Karlstraße (Länge ca. 1.380 m) beträgt die Verkehrsbelastung zwischen ca. 5.500 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil ca. 2 - 3%) östlich der Pappenheimstraße und ca. 3.500 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil ca. 2%) östlich der Katharina-von-Bora-Straße. Zwischen der Pappenheimstraße und der Luisenstraße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Karlstraße 50 km/h, ab der Luisenstraße bis zur Ottostraße 30 km/h. Bei der zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Verkehrsstärke in der Spitzenstunde von ca. 450 Kfz/h ist die Karlstraße östlich der Pappenheimstraße gemäß den ERA 2010 bezüglich der Führungsform für den Radverkehr im Übergang zwischen Belastungsbereich I und II einzuordnen. Im Belastungsbereich I ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar, im Belastungsbereich II mit zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtige Radwege oder Schutzstreifen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wäre zur Steigerung der Attraktivität der Karlstraße für den Radverkehr die naheliegendste Maßnahme, da die geeignete Führungsform des Radverkehrs dann klar im Belastungsbereich I (Mischverkehr ohne zusätzliche Angebote) liegen würde.



Nach Prüfung durch das Kreisverwaltungsreferat sind allerdings weder für eine Tempo-30-Zone noch für eine Geschwindigkeitsbeschränkung als Einzelmaßnahme nach § 45 Abs. 9 StVO (Gefährdungslage, die erheblich über das (in einer Großstadt) übliche Maß hinausgeht), die rechtlichen Voraussetzungen gegeben. Die heutige Gestaltung der Straße würde einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch nicht entsprechen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße, verbunden mit einer Tempo-30 Regelung, ist aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke > 400 Kfz/h, der Gestaltung und unter Berücksichtigung des derzeitigen Verhältnisses von Rad- und Kfz-Verkehr nicht angebracht.

Im Falle einer wesentlichen Aufwertung und Akzeptanz der gesamten Radverkehrsverbindung, vor allem inklusive einer Umgestaltung und Umprofilierung der Karlstraße, können die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße eventuell mittelfristig erfüllt werden. Sofern der Stadtrat die Aufwertung der Trasse beschließt, werden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat die verkehrlichen Entwicklungen in der Karlstraße beobachten. Perspektivisch könnte dann eine durchgehende, qualitativ hochwertige Radverbindung von der Landshuter Allee bis zum Altstadtring durch eine

einheitliche Führungsform als Fahrradstraße mit einer Fahrgassenbreite von ca. 5,0 bis 5,5 m und einem einheitlichen Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h realisiert werden.

### 5.2.1. Abschnitt Pappenheimstraße bis Dachauer Straße



Neben der verkehrsrechtlichen Beschilderung trägt vor allem die Gestaltung des Straßenraums zur gefahrenen Geschwindigkeit bei. Die Karlstraße hat zwischen der Pappenheimstraße und der Dachauer Straße den Charakter einer Sammelstraße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 11,3 m und beidseitig ca. 3 m breiten Gehwegen. Abzüglich des beidseitigen Längsparkens verbleibt in diesem Abschnitt eine Fahrgassenbreite von ca. 7,3 m. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist bezüglich der Wechselwirkung von Fahrbahnbreite und Verkehrsstärke im Hinblick auf den Begegnungsfall und Überholmanöver Folgendes ausgeführt: „Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h.“ Diese Kombination ist bei einer Beparkung durch größere Fahrzeuge der ansässigen Betriebe und dem Abstellen von Reisebussen von Besucherinnen und Besucher der benachbarten Veranstaltungsorten zeitweise gegeben,

dessen Beseitigung eine Möglichkeit darstellt, um die Trasse für den Radverkehr attraktiver zu gestalten.



*Bild 4: Ungünstige Gestaltung der Karlstraße zwischen Sandstraße und Pappenheimstraße.  
Quelle: Eigene Aufnahme. 2016.*

Zur Aufwertung und Verbesserung dieses Abschnittes der Karlstraße für den Radverkehr wurden die folgenden Konzeptvarianten untersucht:

### **1. Einbahnregelung**

Geprüft wurde die Möglichkeit der Einrichtung einer Einbahnregelung mit Zulassung des Radverkehrs in beide Richtungen. Gemäß der vorliegenden Verkehrserhebung ist das richtungsbezogene Verkehrsaufkommen in der Karlstraße annähernd gleich verteilt. Insofern würde eine Einbahnregelung eine erhebliche Anzahl an Umwegfahrten generieren und eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Anliegerinnen und Anlieger bedeuten. Erfahrungsgemäß wird zudem in Einbahnstraßen mit breiten Fahrbahnen und infolge des fehlenden Gegenverkehrs mit höherer Geschwindigkeit gefahren.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird zum Thema Radverkehr gegen die Einbahnrichtung Folgendes ausgeführt: „In Einbahnstraßen mit einer zulässigen

*Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn [...] zugelassen werden.“ Da in der Karlstraße Tempo 50 gilt, müssten Lösungen wie „Unechte Einbahnstraße“, Radfahrstreifen oder baulicher Radweg entgegen der Einbahnrichtung vorgesehen werden.*

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist unter Beibehaltung der beidseitigen Parkstreifen grundsätzlich ausreichend breit, um bei einer Einbahnregelung einen gegenläufigen Radfahrstreifen anlegen zu können. Für den Radverkehr in der Einbahnrichtung würde sich die Situation damit allerdings nur geringfügig verbessern. Für beidseitige Radverkehrsanlagen und damit eine merkliche Verbesserung der Radverkehrsführung ist die vorhandene Fahrbahnbreite, auch bei einer Einbahnregelung, nicht ausreichend.

Ergebnis: Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt eine Einbahnregelung in diesem Fall keine zielführende Lösung dar.

## **2. Schutzstreifen**

Beidseitige Schutzstreifen für den Radverkehr könnten auf der vorhandenen Fahrbahn unter Beibehaltung der geltenden Tempo-50-Regelung unter der Voraussetzung angelegt werden, dass künftig nur noch einseitig Parkmöglichkeiten vorgesehen werden.

Der Abschnitt der Karlstraße ist Teil des Parkraummanagementgebiets Marsfeld mit der Parkregelung Mischparken (werktags 09:00 Uhr – 23:00 Uhr mit Parkschein oder mit Parkausweis Marsfeld). Auf der Nordseite sind ca. 75, auf der Südseite ca. 65 Stellplätze vorhanden. Diese Variante wäre demnach mit einem sehr hohen Stellplatzverlust verbunden.

Mit der Abmarkierung von Schutzstreifen ergeben sich zudem keine weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität und Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Abschnitt sowie einer einheitlichen Führungsform des Radverkehrs auf dem gesamten Streckenzug.

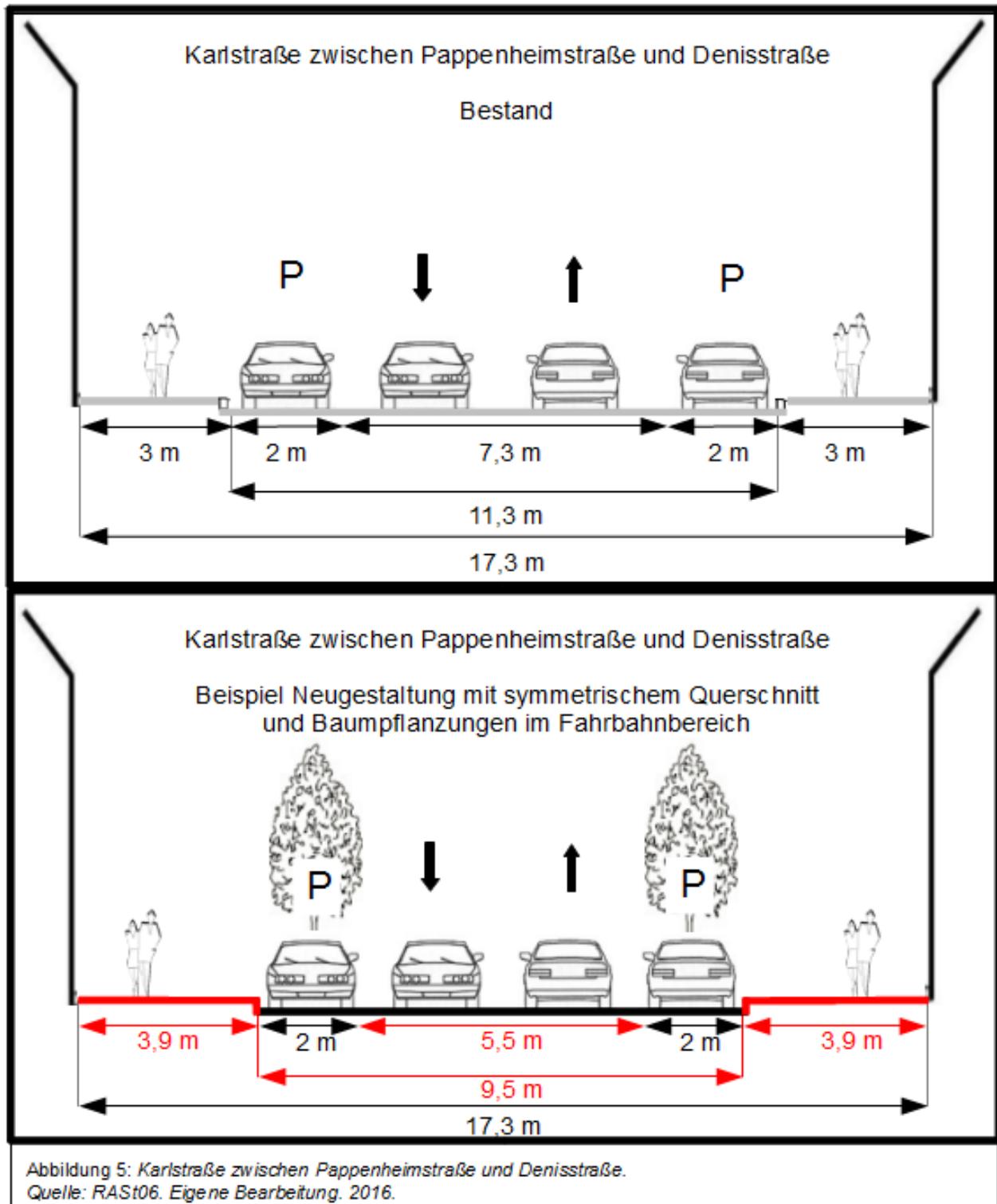
Ergebnis: Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt die alleinige Abmarkierung von Schutzstreifen zu Lasten des Parkraumangebotes und ohne weitergehende Möglichkeiten zur Aufwertung des Straßenraums keine zielführende Lösung dar.

## **3. Neuaufteilung des Straßenraums**

In den Richtlinien zur Gestaltung von Stadtstraßen (RASt 06) werden Straßenraumproportionen mit einem Verhältnis von 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) angestrebt. Bei einer Gesamtbreite von ca. 17,3 m beträgt dieses Verhältnis in der Karlstraße derzeit in etwa (18 : 64 : 18). Die Kombination aus breiter, geradliniger Straßenführung mit einer Trennung der beiden Fahrtrichtungen durch eine Leitlinie in der Fahrbahnmitte, die beidseitige Beparkung, das Fehlen weiterer gestalterischer Straßenelemente und die angrenzende teilweise vierstöckige Bebauung tragen zur ungünstigen Wahrnehmung der Karlstraße bei. Auf Sichthöhe des Fuß- und Radverkehrs dominiert eine geschlossene und monotone Fassadengestaltung, gekoppelt mit einer Erdgeschossnutzung ohne belebende Wirkung auf den Straßenraum.

Eine Möglichkeit zur Erhöhung der Attraktivität dieses Straßenraumes besteht darin, die vorhandene Fahrgassenbreite von ca. 7,3 m auf 5,5 m zu verschmälern und die Leitlinie in der Fahrbahnmitte zu entfernen. Die gewonnenen 1,8 m entsprächen einer Umverteilung von ca.

10 % des Straßenraums von der Fahrbahn zu Gunsten des Seitenraums. Im Falle eines symmetrischen Querschnitts könnte das Verhältnis der Straßenraumproportionen in Zukunft ca. 23 : 54 : 23 betragen und zu einer optischen und funktionalen Aufwertung der Karlstraße beitragen. Durch diese Verschmälerung der Fahrbahn könnte auch eine Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit erreicht werden.



Im aktuellen Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist dieser Abschnitt der Karlstraße für Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung vorgesehen. Das

Baureferat hat die bautechnische Möglichkeit einer bestandsorientierten, beiderseitigen Bepflanzung der Karlstraße zwischen Pappenheimstraße und Dachauer Straße mit Bäumen bereits untersucht (siehe Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt vom 10.05.2011 „Begrünung der Karlstraße zwischen Seidl- und Pappenheimstraße“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05965). Lediglich zwischen Sand- und Denisstraße konnten auf der Südseite sechs Bäume gepflanzt werden. Auf der nördlichen Straßenseite befinden sich in der Fahrbahn und in der Gehbahn verschiedene Sparten. Auf der Südseite der Karlstraße zwischen Pappenheim- und Sandstraße verläuft zusätzlich eine Hochspannungsleitung unter der Fahrbahn. Der Spartenraum ist grundsätzlich von Baumpflanzungen freizuhalten. Baumpflanzungen sind in diesem Bereich somit in der Bestandssituation nicht möglich.

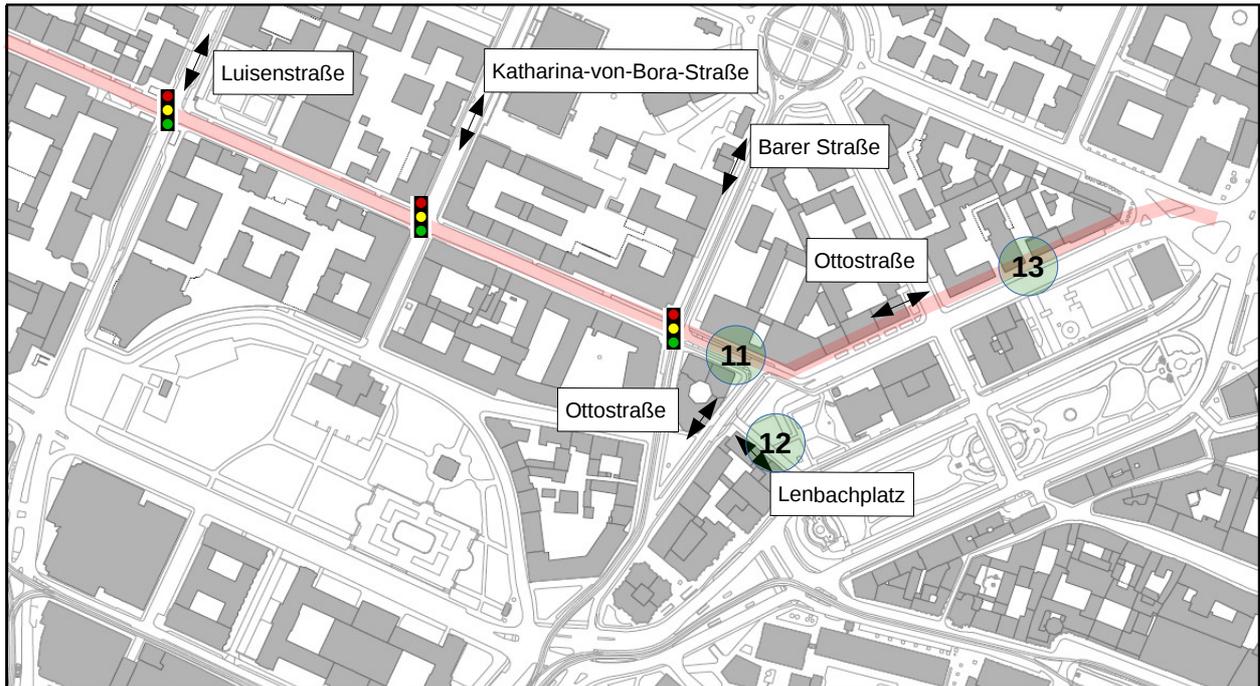
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt daher vor, das Baureferat zu bitten, die Möglichkeiten zur Verbesserung der Grünausstattung unter Verlegung der vorhandenen Sparten zu prüfen. Dies würde maßgeblich zur Verbesserung der gestalterischen Qualität dieses Abschnitts beitragen. Es wird im Rahmen der Entwurfsplanung für die Umprofilierung des Straßenquerschnitts geprüft, ob die bereits gepflanzten sechs Bäume versetzt werden können.

Die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume werden im Fall einer entsprechenden Stadtratsentscheidung im Rahmen der Entwurfsplanung festgelegt und zu Lasten von Stellplätzen im Parkstreifen angelegt. Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung werden von der Münchner Stadtentwässerung begrüßt. Das anfallende Niederschlagswasser kann dadurch vor Ort vermehrt versickern und verbleibt so im natürlichen Stoffkreislauf.

Zur Kompensation der entfallenden Stellplätze können auf der Südseite der Karlstraße zwischen Denisstraße und Seidlstraße ca. 11 Stellplätze mit der Parkregelung Mischparken (werktags 09:00 Uhr – 23:00 Uhr mit Parkschein oder mit Parkausweis Marsfeld) eingerichtet werden. Das bestehende absolute Haltverbot ist heute nicht mehr erforderlich. Zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen muss der Zufahrtsbereich zum Knoten Seidlstraße / Karlstraße auf einer Länge von ca. 15 m von parkenden Fahrzeugen frei gehalten werden.

Der Zufahrtsverkehr der ansässigen Brauerei nördlich der Karlstraße soll primär von der Ein-/Ausfahrt auf Höhe der Denisstraße bis zur Seidlstraße abgewickelt und damit auf kürzestem Weg an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden werden. Für den Begegnungsfall Pkw/Lkw sind die angestrebten 5,50 m ausreichend, ggf. könnte in diesem kurzen Abschnitt von ca. 90 m Länge auch eine Fahrgassenbreite von ca. 5,90 m (Begegnungsfall Lkw/Lkw bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen) sinnvoll sein. Die Verwaltung wird im Falle einer entsprechenden Stadtratsentscheidung eine aktuelle Verkehrserhebung inklusive Schwerverkehrsaufkommen am Knoten Karlstraße / Seidlstraße zur abschließenden Festlegung der Fahrgassenbreite veranlassen und mit der Brauerei in Kontakt treten. Der Zufahrtsverkehr der ansässigen Brauerei südlich der Karlstraße erfolgt generell über die Marsstraße. Es wird davon ausgegangen, dass durch die in Planung befindliche Neuordnung der Zufahrtssituation in der Marsstraße, derzeit noch stattfindende Schleifenfahrten in der Karlstraße reduziert werden.

### 5.2.2 Karlstraße zwischen Dachauer Straße und Ottostraße



- 11** Überprüfung der Radwege im Hinblick auf Verbesserungs- oder Rückbaumöglichkeiten
- 12** Fahrradfreundlicher Belag Verbesserung der Anbindung an den Altstadttring
- 13** Vorgesehene Öffnung der Einbahnstraße nach Fertigstellung der Baustelle zur Anbindung an das weiterführende Radverkehrsnetz.

Abbildung 6: Karlstraße zwischen Luisenstraße und Ottostraße.

Quelle: Stadtgrundkarte LHM. Eigene Bearbeitung. 2016.

Der Bereich zwischen Dachauer Straße und Augustenstraße ist durch die Tramgleise definiert und bietet wenig Spielraum für eine Umgestaltung. Im weiteren Verlauf der Karlstraße zwischen der Augustenstraße und der Ottostraße beträgt die Fahrgassenbreite analog zur Blütenburgstraße wieder zwischen ca. 5,0 m und ca. 5,5 m. Ab der Luisenstraße bis zum Ende der Karlstraße an der Ottostraße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, zudem ist die Verkehrsstärke mit maximal ca. 350 Kfz in der Spitzenstunde im Vergleich zur westlichen Karlstraße etwas geringer. Insofern entspricht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Angebote hier den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Die Öffnung der Einbahnstraße Ottostraße zwischen Max-Joseph-Straße und Briener Straße für den gegenläufigen Radverkehr wird nach Fertigstellung der Baustelle der Industrie- und Handelskammer (IHK) voraussichtlich Ende 2017 umgesetzt und ermöglicht eine direkte Anbindung der Karlstraße an das weiterführende Radverkehrsnetz. Zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Osten und an den Altstadttring in Richtung Süden wäre, unter

Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange, ein fahrradfreundlicher Belag am Lenbachplatz zwischen Ottostraße und Maximiliansplatz anzustreben. Da es sich in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei dem Pflaster nicht um einen wesentlichen Bestandteil des Ensembles "Maxvostadt I" handelt, kann eine denkmalschutzrechtliche Erlaubnis für den Ausbau des Pflasters in Aussicht gestellt werden.

In der Karlstraße sind von der Barer Straße bis zur Tiefgarage in der Ottostraße Radwege vorhanden, die nicht den aktuellen Richtlinien entsprechen. Zudem wird der Radverkehr am Knoten Karlstraße / Barer Straße in Fahrtrichtung Westen derzeit gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert. Bei einer solchen Signalisierung steht dem Radverkehr in der Regel weniger Grünzeit zur Verfügung als bei einer Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Die Radwege einschließlich der beiden Anschlüsse an die Ottostraße (Einbahnregelung) sollten deshalb im Hinblick auf Verbesserungs- oder auch Rückbaumöglichkeiten überprüft werden.

### **5.2.3. Fazit sowie Möglichkeiten zur Aufwertung der Karlstraße für den Radverkehr**

Aus Radverkehrssicht sind in der Karlstraße vor allem zwischen Pappenheimstraße und Seidlstraße Defizite hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Gestaltung vorhanden. In der Folge ist im Vergleich zur Blütenburgstraße ein höherer Aufwand zur Ertüchtigung des Straßenzuges für den Radverkehr notwendig, der dann allerdings auch aus städtebaulicher Sicht einen langfristige Mehrwert bedeuten würde.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Karlstraße in Verbindung mit Tempo 30 und einer Bevorrechtigung der Karlstraße gegenüber einmündenden Erschließungsstraßen ist längerfristig anzustreben. Als Voraussetzung hierzu ist im Vorfeld eine bauliche Umgestaltung des Straßenzuges erforderlich, wodurch dann allerdings auch in diesem Abschnitt eine für den Radverkehr attraktive Alternative zur parallel verlaufenden Nymphenburger Straße geschaffen wird.

#### **Karlstraße West (Pappenheimstraße bis Dachauer Straße)**

- Verschmälerung der Fahrbahn um ca. 2 m und Entfernung der Leitlinie in der Fahrbahnmitte in der Karlstraße zwischen Pappenheimstraße und Dachauer Straße zu Gunsten einer Neugestaltung des Straßenraums
- Verbesserung der Grünausstattung gemäß den Zielen des Flächennutzungsplans unter Verlegung der vorhandenen Sparten

#### **Karlstraße Ost (Dachauer Straße bis Ottostraße)**

- Ausdehnung der Tempo-30-Zone von der Luisenstraße bis zur Augustenstraße um ca. 200 m

Nach Aussage des Kreisverwaltungsreferats ist derzeit eine Ausdehnung der Tempo-30-Zone von der Luisenstraße bis zur Augustenstraße rechtlich nicht zulässig. An der Kreuzung Luisenstraße/Karlstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage. Gemäß § 45 Absatz 1 c StVO sind Lichtsignalanlagen in Tempo-30-Zonen allerdings nicht zulässig.

Aufgrund der Gestaltung des derzeitigen Straßenraumes kann die Lichtsignalanlage

auch nicht ohne Weiteres abgebaut werden. Dies ist nur dann möglich, wenn der Kreuzungsbereich baulich durch das Einfassen der Parker eingengt wird. Dadurch entstehen für Fußgängerinnen und Fußgänger größere Aufstellbereiche und die Fahrbahnbreiten werden reduziert, was zu kürzeren Querungslängen sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung führt.

Im Falle einer wesentlichen Aufwertung und Akzeptanz der gesamten Radverkehrsverbindung können die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße (verbunden mit Tempo 30 ohne die Einschränkung für Tempo 30-Zonen hinsichtlich vorhandener LSA) eventuell mittelfristig erfüllt werden. Sofern der Stadtrat die Aufwertung der Trasse beschließt, werden das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat die verkehrlichen Entwicklungen in der Karlstraße beobachten. Von einem aufwendigen Umbau des Knotenpunkts Karlstraße/Luisenstraße soll zunächst abgesehen werden.

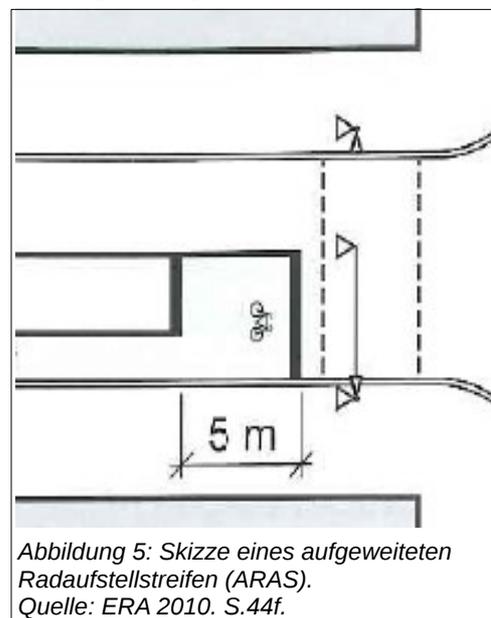
- Überprüfung der Radwege in der Karlstraße von der Barer Straße bis zur Tiefgarage in der Ottostraße einschließlich der beiden Anschlüsse an die Ottostraße im Hinblick auf Verbesserungs- oder Rückbaumöglichkeiten
- Fahrradfreundlicher Belag am Lenbachplatz zwischen Ottostraße und Maximiliansplatz unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange zur Verbesserung der Anbindung an den Altstadttring

## 6. Ergänzende Möglichkeiten zur Optimierung des gesamten Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße für den Radverkehr („Pull-Faktoren“)

Im Folgenden werden weitere Maßnahmen aufgeführt, die durch eine Attraktivitätssteigerung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße eine Verlagerung von Radverkehrsanteilen in das untergeordnete Straßennetz unterstützen könnten.

### 6.1 Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS)

An Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten kann durch die Entflechtung rechts abbiegender Kraftfahrzeuge von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr eine erhebliche Gefahrensituation entschärft werden. Darüber hinaus kann diese Lösung zur Erhöhung der Kapazität des Knotenpunktes beitragen, wenn dadurch rechts abbiegende Kraftfahrzeuge besser abfließen können und nachfolgenden Geradeausverkehr nicht behindern. Die aufgeweiteten Radaufstellstreifen würden die Aufwertung der Radverkehrsverbindung wesentlich unterstützen, da somit Radverkehrsförderung im Erschließungsstraßennetz sichtbar gemacht werden kann und Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Fahrkomfort erreicht werden könnten. Die dafür notwendigen Flächen lassen sich in den meisten Fällen durch die Aufgabe von Kfz-Stellplätzen im Zufahrtsbereich des



Knotens generieren. Aufgrund des höheren Kfz-Verkehrsaufkommens ist die Maßnahme vor allem für die Karlstraße relevant.

## 6.2 Reisezeit, Fahrgeschwindigkeit und Wartezeiten

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wird für eine innergemeindliche Fahrradhauptverbindung eine Fahrgeschwindigkeit von 15 bis 20 km/h (einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten) angestrebt. Daraus abgeleitet wird ein maximaler Zeitverlust durch Anhalten und Warten von 45 s je km angegeben. In München liegen bislang nur geringfügige Kenntnisse bezüglich der Erreichung dieser beiden Kennwerte vor. Die Reisezeitangaben der verschiedenen Internetseiten zum Fahrradrouting sind für diesen Zweck nicht detailliert genug und lassen zudem keine genaue Lokalisierung von Zeitverlusten zu. Besonders Signalanlagen haben spezifische Rahmenbedingungen wie bspw. konkurrierende Haupttrichtung, Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Anforderung Schulverkehr oder die Art der Detektion. In der beantragten Radverkehrsverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt über die Blumenburgstraße und die Karlstraße liegen die folgenden 10 Lichtsignalanlagen (LSA), für die verschiedene verkehrliche Rahmenbedingungen in den Signalprogrammen berücksichtigt werden:

- Landshuter Alle / Nymphenburger Straße  
=> wichtige Anbindung des Hauptverkehrsstraßennetzes an den Mittleren Ring; ÖPNV-Beschleunigung Bus
- Blumenburgstraße / Maillinger Straße mit Anforderungsschleifen  
=> derzeit nach Möglichkeit grün für Blumenburgstraße
- Blumenburgstraße westlich der Einmündung Adamstraße Fußgängerschutzanlage mit Anforderung  
=> Priorität für querende Schülerinnen und Schüler bei Anforderung, ansonsten immer grün für Blumenburgstraße
- Blumenburgstraße / Pappenheimstraße mit Anforderungsschleifen  
=> nach Möglichkeit grün für Blumenburgstraße, grundsätzlich mehr Grünzeit für die übergeordnete Pappenheimstraße. In der Pappenheimstraße verläuft die beschilderte Fahrradhaupttroute „Innerer Radlring“. Hier könnte aus Radverkehrssicht daher allenfalls eine ausgewogenere Grünzeitverteilung angestrebt werden.
- Karlstraße / Seidlstraße  
=> grundsätzlich mehr Grünzeit für die übergeordnete Seidlstraße
- Karlstraße / Dachauer Straße  
=> ÖPNV-Beschleunigung Tram
- Karlstraße / Augustenstraße  
=> koordiniert mit LSA Dachauer Straße

- Karlstraße / Luisenstraße  
=> ÖPNV-Beschleunigung Bus
- Karlstraße / Katharina-von-Bora-Straße (Rückbau in Planung)
- Karlstraße / Barer Straße  
=> ÖPNV-Beschleunigung Tram

Wie auch bei dem Pilotprojekt zur Grünen Welle für den Radverkehr in der Schellingstraße wird die Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsarten und kreuzenden Fahrradhaupttrouten bei der Beurteilung möglicher Wartezeitverkürzungen im Straßenzug Blütenburgstraße / Karlstraße eine maßgebliche Rolle einnehmen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten lichtsignalgeregelter Knotenpunkte für den Radverkehr aufzuwerten:

- durch geeignete Detektoren (Induktionsschleife, Infrarot, Videodetektor, Taster auf baulichen Radwegen) ca. 50 bis 80 m vor der Querungsstelle; frühe Anforderung durch den Radverkehr und damit Queren ohne Halt möglich
- je nach Bedeutung der kreuzenden Straße kann nachfolgender Radverkehr eine Verlängerung der Grünzeiten auslösen (z. B. drei Anforderungen in Folge möglich, anschließend wieder Freigabe für den kreuzenden Verkehr)
- Dauergrün-Schaltung in der Hauptrichtung des Radverkehrs mit Anforderung durch den querenden Kfz-Verkehr
- Im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) sind zur Bewertung der Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr Qualitätsstufen von A - F anhand von maximalen Wartezeiten angegeben. Beispielsweise bedeutet die Qualitätsstufe A eine maximale Wartezeit  $\leq 30$  s oder C eine maximale Wartezeit  $\leq 55$  s. Je nach Bedeutung der Radverkehrsverbindung könnten auch maximalen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen eingehalten werden.

Für den betrachteten Straßenzug Blütenburgstraße / Karlstraße wird vorgeschlagen, exemplarisch Reisezeit, angestrebte Fahrgeschwindigkeit und Zeitverluste vor allem an signalisierten Knotenpunkten während der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit zu untersuchen und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Diese Daten sollen mit den ebenfalls zu ermittelnden Bestandswerten des Straßenzugs Nymphenburger Straße / Briener Straße verglichen werden, um einen weiteren Indikator für das Verlagerungspotenzial des Radverkehrs zu erhalten. Die Erhebungen zu Reisezeit und Fahrgeschwindigkeit werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert.

### 6.3 Fahrradparken

Ein weiteres Handlungsfeld der Radverkehrsförderung ist eine quantitative und qualitative Aufwertung des Angebots zum Fahrradparken. Deshalb soll eine Bedarfsermittlung und Identifizierung von geeigneten Standorten für dezentrale Radabstellanlagen im betrachteten

Strecken zug und vor allem im Umfeld der Knotenpunkte Karlstraße / Dachauer Straße, Karlstraße / Luisenstraße, Karlstraße / Katharina-von-Bora-Straße und Karlstraße / Barer Straße erfolgen.

#### **6.4 Serviceangebote**

Des Weiteren kann die Akzeptanz der Route verstärkt werden, indem Serviceangebote für den Radverkehr bereitgestellt werden. Für die Radverbindung soll deshalb überprüft werden, ob Fahrradluftpumpen oder Fahrradservicestationen an einem geeigneten Standort eingerichtet werden können. Im Hinblick auf die in mehreren Stadtrats- und BA-Anträgen geforderten öffentlich zugänglichen Fahrradpump- und servicestationen wird auf eine derzeit in Arbeit befindliche Beschlussvorlage verwiesen, die unter Federführung des Kreisverwaltungsreferates im Stadtrat behandelt werden soll. Die Prüfung dieser Maßnahme erfolgt unter Berücksichtigung der Entscheidungen des Stadtrats.

#### **6.5 Verkehrslenkende Maßnahmen**

Im gegenständlichen StR-Antrag werden explizit verkehrslenkende Maßnahmen in Bezug auf die neue Fahrradhaupttroute beantragt. Eine verbindliche Verkehrslenkung des Radverkehrs, welche abschließend nur durch ein Fahrverbot für die Nymphenburger Straße und die Briener Straße durchsetzbar wäre, ist weder rechtlich möglich, noch in der Praxis umsetzbar. Sofern eine wesentliche Aufwertung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße realisiert werden kann, sollte allerdings die Fahrradroutenbeschilderung auf die neue Trasse ausgerichtet werden. Damit wird die Sichtbarkeit der neuen Fahrradhaupttroute gestärkt und eine Verlagerung ins untergeordnete Straßennetz unterstützt.

#### **6.6 Öffentlichkeitsarbeit**

Die Akzeptanz von Fahrradhaupttrouten kann durch begleitende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, bei der über die neue Verbindung und ihre Vorteile gezielt informiert wird, spürbar erhöht werden. Sofern eine wesentliche Aufwertung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße realisiert werden kann, sollte eine neue, qualitativ hochwertige Fahrradhaupttroute auch entsprechend beworben werden.

#### **7. Evaluation**

Vorbehaltlich einer entsprechenden Stadtratsentscheidung wird empfohlen, die Aufwertung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße zu evaluieren, um damit exemplarisch die Möglichkeiten zur weiteren Förderung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz bewerten zu können. Dazu bieten sich beispielsweise folgende Fragestellungen an:

- Sind Zu- oder Abnahmen im Kfz- und Radverkehr feststellbar?
- Kann das Ziel einer Verlagerung von wesentlichen Anteilen des Radverkehrs vom Hauptverkehrsstraßennetz (Nymphenburger Straße / Briener Straße) ins Erschließungsstraßennetz (Blütenburgstraße / Karlstraße) erreicht werden?
- Inwieweit sind Veränderungen bei Reisezeit, Fahrgeschwindigkeit und Wartezeiten verhältnismäßig realisierbar?

#### **8. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen**

Die Radverkehrsverbindungen vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt über die Hauptverkehrs-

straßen Nymphenburger Straße / Brienner Straße und die Erschließungsstraßen Blütenburgstraße / Karlstraße bieten aufgrund ihrer parallelen Lage beste Voraussetzungen, um Verlagerungspotenziale in das untergeordnete Straßennetz zu aktivieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden Vorschläge aus unterschiedlichen Themenfeldern der Radverkehrsförderung wie z.B. Konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet. Die Einzelmaßnahmen für beide Straßen könnten vorhandene Defizite für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz beseitigen. Bei einer Gesamtbetrachtung hinsichtlich einer Aufwertung und Akzeptanz der gesamten Trasse sind die Umgestaltung der Karlstraße und ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau die wichtigsten Maßnahmen. Perspektivisch könnte eine durchgängige, hochwertige Radverkehrsverbindung vom Zentrum eines der bevölkerungsreichsten Stadtbezirke Münchens in Richtung Innenstadt über eine Strecke von mehr als 3 km geschaffen werden.

Viele der Maßnahmen sollen die Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt München im untergeordneten Straßennetz für Radfahrerinnen und Radfahrer sichtbar machen und somit den Grundgedanken einer Fahrradroutenkonzeption in Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen „auf die Straße bringen“. Die erstmalige Ermittlung von Reisezeiten, Fahrgeschwindigkeiten und Wartezeiten bietet darüber hinaus die Möglichkeit, neue Indikatoren zur Beurteilung der Qualität von wichtigen Radverkehrsverbindungen in München zu erhalten. Eine begleitende Evaluation der Maßnahmenwirkungen könnte dabei einen langfristigen Mehrwert für die Radverkehrsplanung in München liefern.

### **Nächste Schritte**

1. Beauftragung der Verwaltung mit der Planung und Umsetzung der verschiedenen Bausteine zur Aufwertung des Straßenzugs Blütenburgstraße / Karlstraße mit der vorliegenden Beschlussvorlage.
2. Zu den Maßnahmenfeldern Reisezeit, Fahrgeschwindigkeit und Wartezeiten müssen zunächst Bestandswerte ermittelt, verglichen sowie Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Nach Abschluss der Untersuchungen erfolgt eine erneute Stadtratsbefassung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den Ergebnissen.
3. Das Baureferat wird gebeten, parallel dazu die Entwurfsplanungen für die baulichen Maßnahmen in der Blütenburgstraße und Karlstraße zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen.
4. Durchführung der Erhebungen der Vorher-Situation für die Evaluation der Auswirkungen.
5. Bauliche und verkehrsrechtliche Umsetzung der neuen Fahrradhaupttrouten. Flankierend soll die neue Route durch Öffentlichkeitsarbeit beworben und die Fahrradroutenbeschilderung an den Straßenzug Blütenburgstraße / Karlstraße angepasst werden.
6. Durchführung der Erhebungen der Nachher-Situation für die Evaluation der Auswirkungen.
7. Bericht im Stadtrat mit den Ergebnissen der Evaluation durch das Referat für Stadtplanung

und Bauordnung.

## 9. Antrag

**Antrag Nr. 14-20 / A 00637 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich,  
Herrn StR Michael Kuffer, Frau StRin Kristina Frank vom 30.01.2015**  
Fahrradschnellverbindung vom Rotkreuzplatz in die Innenstadt

Mit dem o.g. Stadtratsantrag wurde beantragt, die Einrichtung einer Fahrradschnellverbindung vom Rotkreuzplatz über die Blütenburgstraße und die Karlstraße in die Innenstadt zu prüfen.

Zum Thema Radschnellverbindungen sollen zuerst eigene Standards und Möglichkeiten der Umsetzung im Rahmen des Pilotprojektes von der Innenstadt durch den Münchner Norden bis nach Garching bzw. Unterschleißheim (Korridor 3 der PV-Potenzialanalyse) gesammelt werden. Abseits der hohen Standards für Radschnellverbindungen wird mit dieser Beschlussvorlage ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Aufwertung des Straßenzuges Blütenburgstraße / Karlstraße vorgestellt.

Dem StR-Antrag Nr. 14-20 / A 00637 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Michael Kuffer, Frau StRin Kristina Frank vom 30.01.2015 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Vorlage wurde vom Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie den Stadtwerke München GmbH / MVG mitgezeichnet.

Die Stadtkämmerei nimmt wie folgt Stellung:

*„Bei dieser Beschlussvorlage handelt es sich um einen Grundsatzbeschluss, der zwar noch keine konkreten Auswirkungen auf die Haushaltswerke beinhaltet, aber solche zum späteren Zeitpunkt erwarten lässt.*

*Die Stadtkämmerei ist der Auffassung, dass der Stadtrat in dieser Beschlussvorlage zwingend über einen Kostenrahmen und über die Höhe der potentiellen Finanzierung aus bereits in das Mehrjahresinvestitionsprogramm eingestellten Pauschalen informiert werden muss.“*

Dazu hat das Baureferat Folgendes mitgeteilt:

*„Aufgrund des lediglich konzeptionellen Stands der einzelnen Maßnahmenbausteine ist eine seriöse Kostenschätzung im Rahmen dieser Beschlussvorlage nicht möglich. Das Baureferat wird mit der vorliegenden Beschlussvorlage gebeten, die Entwurfsplanungen für die baulichen Maßnahmen in der Blütenburgstraße und Karlstraße zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen. Im Zuge dessen wird das Baureferat auch die Kosten darstellen.“*

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die Stadtkämmerei sowie die Stadtwerke München GmbH / MVG haben jeweils Abdrucke der Vorlage erhalten.

## 10. Beteiligung des Bezirksausschusses

Die Bezirksausschüsse des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel, des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt und des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und haben folgende Stellungnahmen (siehe Anlagen 3.1 - 3.3) abgegeben:

Der BA 01 Altstadt-Lehel stimmt der Beschlussvorlage einstimmig zu.

Der BA 03 Maxvorstadt stimmt der Beschlussvorlage einstimmig zu und bittet um schnellstmögliche Umsetzung.

Der BA 09 stimmt der Beschlussvorlage zu und hat folgende Anregungen:

1. Untersuchung von Möglichkeiten zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts an der Kreuzung Landshuter Allee / Nymphenburger Straße

**Stellungnahme der Verwaltung:**

An der Örtlichkeit Nymphenburger Str./Landshuter Allee fand am 21.02.2017 ein Ortstermin der Unfallkommission statt, da nach Feststellung des Polizeipräsidiums München eine Häufung von Abbiegeunfällen festzustellen war. Die Unfälle wurden in allen Fällen durch den Konflikt zwischen einem Rechtsabbieger von der Nymphenburger Straße (Fahrtrichtung Ost) zur Landshuter Allee (Fahrtrichtung Süd) und einem aus gleicher Richtung kommenden, nachfolgenden Radfahrer ausgelöst. Die Örtlichkeit stellte im Hinblick auf die Unfallzahlen noch keine Unfallhäufungsstelle dar. Gleichwohl fand ein Ortstermin statt um zu prüfen, ob und wie die Verhältnisse an dortiger Straßenstelle verbessert werden können. Im Rahmen des Ortstermins stellte sich heraus, dass sich die Unfälle während der Sanierung des Anwesens Nymphenburger Straße (Südseite) / Ecke Landshuter Allee (Westseite) ereignet haben. Während der Baumaßnahmen war der vorhandene Radweg für Autofahrerinnen und Autofahrer verdeckt, so dass der Radverkehr nicht gesehen werden konnte. Seit Beendigung der Baumaßnahme haben sich bis zum Zeitpunkt des Ortstermins keine weiteren Unfälle ereignet. Es ist daher davon auszugehen, dass die Baustelle ursächlich für die Unfälle war. Das Polizeipräsidium wurde allerdings gebeten, die Unfallsituation weiterhin zu überwachen.

Anlässlich der Anregung des BA 09 im Rahmen der Anhörung zum vorliegenden Beschlussentwurf hat das Kreisverwaltungsreferat das Polizeipräsidium um Mitteilung gebeten, ob aktuell an der gesamten o.g. Kreuzung eine Unfallhäufungsstelle festzustellen ist, bzw. ob anhand der Unfallzahlen aus polizeilicher Sicht Handlungsbedarf an der Kreuzung besteht. Mit E-Mail vom 30.08.2017 teilte das Polizeipräsidium mit, dass zum Unfallgeschehen im gesamten Kreuzungsbereich der Landshuter Allee, Nymphenburger Straße Folgendes mitzuteilen ist:

*"Die Unfallsituation wurde 2017 geprüft und zeigt sich seit Beendigung der Baumaßnahme unauffällig. Eine Unfallhäufungsstelle ist nicht festzustellen, weshalb wir derzeit keinen Handlungsbedarf für evtl. bauliche Veränderungen oder verkehrsregelnde Maßnahmen sehen."*

Da es sich also um keinen Unfallschwerpunkt handelt, ist auch eine dahingehende Untersuchung nicht notwendig.

2. Klärung des Verlaufs des Radverkehrs während einer Baustelle Landshuter Allee Tunnel

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Führung der verschiedenen Verkehrsarten während des Baus eines Tunnels an der Landshuter Allee wird im Rahmen der Detailplanungen zu gegebener Zeit erarbeitet. Selbstverständlich wird auch der Erhalt der heutigen Fahrbeziehungen für den Radverkehr während der verschiedenen Bauphasen angestrebt.

3. Forderung nach Behandlung des noch offenen BA-Antrags B 00601 zur Schaffung eines Radstreifens auf der Nymphenburger Straße. Unabhängig von den Maßnahmen in der Vorlage besteht dringendes Verbesserungspotenzial für die Radfahrer in der Nymphenburger Straße

**Stellungnahme der Verwaltung**

Der genannte BA-Antrag wurde mit Schreiben vom 28.01.2015 durch das Kreisverwaltungsreferat geschäftsordnungsgemäß behandelt. Das Kreisverwaltungsreferat erarbeitet jedoch derzeit anlässlich des Stadtratsantrags A 02973 „Freie Fahrt fürs Rad“ eine eigene Beschlussvorlage für den Stadtrat. Die im BA-Antrag B 00601 angesprochenen Themenfelder werden darin behandelt.

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

**II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Einer Aufwertung des Straßenzugs Blumenburgstraße / Karlstraße für den Radverkehr wird grundsätzlich zugestimmt.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt,
  - a) eine Ermittlung und Vergleich der Reisezeit und Fahrgeschwindigkeit während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden für die Straßenzüge Blumenburgstraße / Karlstraße und Nymphenburger Straße / Briener Straße durchzuführen. Zudem sollen Verbesserungsmöglichkeiten für den Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße aufgezeigt werden.
  - b) eine Bedarfsermittlung für dezentrale Radabstellanlagen im betrachteten Straßenzug und vor allem im Umfeld der Knotenpunkte Karlstraße / Dachauer Straße, Karlstraße / Luisenstraße, Karlstraße / Katharina-von-Bora-Straße und Karlstraße / Barer Straße durchzuführen.
  - c) eine Evaluation nach Umsetzung der Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenzugs Blumenburgstraße / Karlstraße durchzuführen und die Ergebnisse im Stadtrat vorzulegen.

3. Das Baureferat wird gebeten, für die folgenden Maßnahmen die Entwurfsplanungen zu erarbeiten und die Projektgenehmigungen herbeizuführen.
  - a) Schaffung einer Radverkehrsanlage östlich der Landshuter Allee zwischen Nymphenburger Straße und Blumenburgstraße in Nord-Süd-Richtung zu Lasten der dortigen ca. 15 Kfz-Stellplätze.
  - b) Fahrradfreundlichere Gestaltung der vorhandenen Aufpflasterungen durch Umgestaltung oder Rückbau in der Blumenburgstraße.
  - c) Verschmälerung der Fahrbahn um ca. 2 m und Entfernung der Leitlinie in der Fahrbahnmitte in der Karlstraße zwischen Pappenheimstraße und Dachauer Straße zu Gunsten einer Neugestaltung des Seitenraums. Dabei soll auch eine Verbesserung der Grünausstattung ggf. zu Lasten von Pkw-Stellplätzen unter Verlegung der vorhandenen Sparten erreicht werden.
  - d) Verbesserung oder Rückbau der Radwege in der Karlstraße zwischen der Barer Straße und der Tiefgarage in der Ottostraße einschließlich der beiden Anschlüsse an die Ottostraße.
  - e) Fahrradfreundlicher Belag am Lenbachplatz zwischen Ottostraße und Maximiliansplatz unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange zur Verbesserung der Anbindung an den Altstadtring.
  - f) Identifizierung von geeigneten Standorten für dezentrale Radabstellanlagen im betrachteten Straßenzug und vor allem im Umfeld der Knotenpunkte Karlstraße / Dachauer Straße, Karlstraße / Luisenstraße, Karlstraße / Katharina-von-Bora-Straße und Karlstraße / Barer Straße anhand der Bedarfsermittlung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung.
4. Das Baureferat wird gebeten, im Zuge der Tunnelplanungen in der Landshuter Allee eine geeignete Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Blumenburgstraße zu prüfen.
5. Das Baureferat wird gebeten, nach der Umsetzung der Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenzugs Blumenburgstraße / Karlstraße die Fahrradroutenbeschilderung entsprechend anzupassen.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten,
  - a) die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung und einer Vorfahrtregelung in der Blumenburgstraße gegenüber einmündenden Straßen zu veranlassen.
  - b) sofern die Voraussetzungen erfüllt werden, die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Karlstraße in Verbindung mit Tempo 30 und einer Bevorrechtigung der Karlstraße gegenüber einmündenden Erschließungsstraßen (abhängig von einer baulichen Umgestaltung der Karlstraße und der Akzeptanz der neuen Trasse) zu

veranlassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat werden die verkehrlichen Entwicklungen in der Karlstraße beobachten.

c) die Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) in den Knotenpunktbereichen der Karlstraße zu prüfen.

d) eine Ermittlung und Vergleich der Wartezeiten an den signalisierten Knotenpunkten während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden für die Straßenzüge Blumenburgstraße / Karlstraße und Nymphenburger Straße / Brienner Straße durchzuführen. Zudem sollen Verbesserungsmöglichkeiten für den Straßenzug Blumenburgstraße / Karlstraße aufgezeigt werden.

e) die Einrichtung von Fahrradluftpumpen oder einer Fahrradservicestation an einem geeigneten Standort zu prüfen.

f) zum Abschluss der Umsetzung der Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenzugs Blumenburgstraße / Karlstraße begleitende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Marketingkampagne durchzuführen.

7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00637 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Michael Kuffer, Frau StRin Kristina Frank vom 30.01.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. 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

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
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 den Bezirksausschuss 1
3. An den Bezirksausschuss 3
4. An den Bezirksausschuss 9
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die Stadtkämmerei
9. An die Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, I/11-1, I/3, I/31-1, I/32-1, I/01 BVK
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