



Max-Joseph-Platz

Max-Joseph-Platz

Antrag Nr. 02-08 / A 03722 von Frau Stadträtin Claudia Tausend und
Herrn Stadtrat Alexander Reissl
vom 23.05.2007

Max-Joseph-Platz soll wieder ein Gesicht bekommen

Antrag Nr. 14-20 / A 00831 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 24.03.2015

Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage Max-Joseph-Platz verlegen

Antrag Nr. 14-20 / A 00890 von Herrn StR Alexander Reissl
vom 17.04.2015

Mehr Gestaltungsspielraum für eine Neugestaltung Max-Joseph-Platz - Tiefgarage für Anwohner, Gewerbetreibende und Mobilitätseingeschränkte reservieren

Antrag Nr. 14-20 / A 01553 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 19.11.2015

Umgestaltung Max-Joseph-Platz – endlich Nägel mit Köpfen machen!

Antrag Nr. 14-20 / A 02847 von Herrn StR Richard Quaas und
Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss
vom 06.02.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 01471

Anlagen:

1. Antrag Nr. 02-08 / A 03722
2. Antrag Nr. 14-20 / A 00831
3. Antrag Nr. 14-20 / A 00890
4. Antrag Nr. 14-20 / A 01553
5. Antrag Nr. 14-20 / A 02847
6. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
7. Schreiben des Kreisheimatpflegers Herrn Goergens vom 22.10.2004
8. Routenverlauf City-Sight-Seeing Busse
9. Variante 1
10. Variante 2
11. Variante 3
12. Variante 4
13. Variante 5
14. Variante 6
15. Radverkehr Residenzstraße – Schreiben Kreisverwaltungsreferat vom 31.07.2007
16. Stellungnahmen PLAN / Untere Denkmalschutzbehörde
17. Stellungnahme Landesamt für Denkmalschutz

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Der als Anlage 1 beigefügte Antrag Nr. 02-08 / A 03722 wurde von der ehemaligen Stadträtin Frau Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Alexander Reissl am 23.05.2007 gestellt. Die Stadtverwaltung soll beauftragt werden, mit einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen, wie mit einer Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes und der Residenzstraße die dort auftretenden vielfältigen verkehrlichen und gestalterischen Probleme gelöst werden können. Die zukünftige Nutzung der alten Hauptpost und ihre verkehrliche Erschließung sollen hierbei berücksichtigt werden. Insbesondere aufgrund der referatsübergreifenden Abstimmung der in der Beschlussvorlage enthaltenen umfangreichen Untersuchungen von verschiedenen Varianten zur Lösung der sehr komplexen gegenwärtigen verkehrlichen Nutzungen sowie des engen inhaltlichen Zusammenhangs mit dem Projekt „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ ergab sich eine entsprechend lange Bearbeitungszeit.

Zur Bearbeitung des Antrages hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung daher letztmals mit Schreiben vom 28.08.2015 um Terminverlängerung gebeten, der von den Antragstellern zugestimmt wurde.

Der als Anlage 2 beigefügte Antrag Nr. 14-20 / A 00831 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 zielt darauf ab, den Max-Joseph-Platz durch Integration der Tiefgaragenzufahrt auf einer einheitlichen Fläche im Sinne von Shared Space oder durch Herausnahme des gesamten Kfz-Verkehrs mit Verlegung der Zufahrt oder Auflassen der Tiefgarage attraktiver zu gestalten.

Zur Bearbeitung des Antrages hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 09.07.2015 um Terminverlängerung gebeten, der von den Antragstellern zugestimmt wurde.

Der als Anlage 3 beigefügte Antrag Nr. 14-20 / A 00890 von Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 17.04.2015 zielt darauf ab zu prüfen, ob eine Verlegung der derzeitigen Einfahrt der Tiefgarage vom Max-Joseph-Platz auf die Seiten der Maximilianstraße möglich ist.

Zur Bearbeitung des Antrages hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Schreiben vom 08.06.2015 um Terminverlängerung gebeten, der von den Antragstellern zugestimmt wurde.

Der als Anlage 4 beigefügte Antrag Nr. 14-20 / A 01553 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 19.11.2015 zielt darauf ab, durch Einschränkung des Nutzerkreises der Operntiefgarage auf Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Mobilitätseingeschränkte mehr Gestaltungsspielräume für die Gestaltung des Platzes als einheitliche Fläche zu gewinnen.

Der als Anlage 5 beigefügte Antrag Nr. 14-20 / A 02847 von Herrn StR Richard Quaas und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss zielt darauf ab, Umgestaltungsvarianten für den Max-Joseph-Platz zu entwickeln, die die Tiefgarageneinfahrt nicht mehr auf dem Platz selbst situieren, um den Platz als klassischen Stadtplatz ohne regelmäßigen Kfz-Verkehr gestalten zu können. Die gesamte Platzfläche soll als autofreie Zone vorgesehen werden, Reisebusse und Lkw in der Maximilianstraße nur noch als Anliegerverkehr vorgesehen werden und für die Busse eine Ein- und Aussteigezone in der Alfons-Goppel-Straße vorgesehen werden.

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

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu den Anträgen Nr. 02-08 / A 03722, Nr. 14-20 / A 00831, Nr. 14-20 / A 00890, Nr. 14-20 / A 01553 und Nr. 14-20 / A 02847 inhaltlich wie folgt Stellung:

1. Ausgangssituation

Der Max-Joseph-Platz ist ein bedeutender öffentlicher Raum in der Altstadt, gerahmt von herausragenden historischen Gebäuden, der allerdings aus gestalterischer und verkehrlicher Sicht dringend verbesserungsbedürftig ist.

Gestalterische und verkehrliche Verbesserungen im Bereich der Residenz-/Dienerstraße und des Max-Joseph-Platzes waren bereits mehrmals Gegenstand von Stadtratsvorlagen. Beispielsweise wurde dies im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur „PERSPEKTIVE MÜNCHEN Leitlinien für die Münchner Innenstadt und Maßnahmenkonzept zur Aufwertung“ am 05.10.2006 erwähnt und befürwortet (Kapitel 4/B).

Die Tiefgarage unter dem Max-Joseph-Platz wurde auf Basis des Erbbaurechtsvertrages vom 01.02.1963 von der Münchner Hochgaragen GmbH (Mühoga) errichtet und wird von ihr (voraussichtlich bis zum Ende des Erbbaurechts am 31.12.2061) betrieben.

Der Stadtrat wurde im Rahmen einer Beschlussvorlage des Kreisverwaltungsreferats am 25.07.2017 (RIS-Nr. 14-20 / V 09176) mit der Thematik der Sperrung des Max-Joseph-Platzes für den Busverkehr befasst und hat im Kreisverwaltungsausschuss Folgendes dazu beschlossen:

„Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, folgende Regelung umzusetzen:

Bis zu einer endgültigen Sperrung des Max-Joseph-Platzes dürfen weiterhin Busse des öffentlichen Linienverkehrs und Rundfahrtbusse den Platz durchfahren – nicht anhalten -, Bussen mit einer Schadstoff-Emission-Klasse Euro 5 wird Ende 2018 die Durchfahrt verboten, so dass ab 2019 nur noch Busse der Schadstoff-Emission-Klasse Euro 6 und besser sowie Elektrobusse durchfahrtsberechtigt sind.“

2. Rahmenbedingungen

Im Bereich des Max-Joseph-Platzes und der unmittelbar an ihn angrenzenden Straßen Residenz-, Perusa- und Maximilianstraße treffen eine Vielzahl von verkehrlichen Funktio-

nen aufeinander, die in ihrer Summe zur gegenwärtigen besonderen Problemlage führen. Diese sind derzeit:

Erschließungsfunktion für

- Anliegerinnen und Anlieger (mit Sondergenehmigung)
- Lieferverkehr zur Fußgängerzone (zu den festgelegten Zeiten)
- Behindertenparkplätze (seitlich der Oper)
- Operntiefgarage
- Theaterbusse (durch Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 zukünftig nicht mehr auf dem Platz halte- und durchfahrtsberechtigt)
- City-Sight-Seeing-Busse (durch Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 nur noch durchfahrt-, nicht halteberechtigt)
- Touristenbusse (durch Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 zukünftig nicht mehr auf dem Platz halte- und durchfahrtsberechtigt)
- Taxenstandplatz und An- und Abfahrt (Theater)

Verbindungsfunktion für

- Hauptverbindungen für Fußgängerinnen und Fußgänger
 1. Nord-/ Südverbindung von der Ludwigstraße (Englischer Garten, Hofgarten, Odeonsplatz) zum Marienplatz
 2. West-/ Ostverbindung von der Maffei-/ Theatinerstraße (5 Höfe) über die Perusastraße (Residenzpassage) zur Maximilianstraße
- Straßenbahn (Tram Linie 19), Innenstadt querende Ost-Westtrasse mit Haltestelle
- Bisher Fahrradhaupttroute in Nord-Süd-Richtung und Fahrradnebenroute in West-Ost-Richtung (Änderung durch Stadtratsbeschluss zur Nord-Süd-Querung vom 19.11.2015)

Aufenthaltsfunktion für

- Touristinnen und Touristen, Besucherinnen und Besucher, Beschäftigte (z.B. in der Mittagspause)
- Theater- und Opernbesucherinnen und -besucher (vor der Veranstaltung und während der Pausen)
- Besucherinnen und Besucher der Museen und kulturellen Einrichtungen innerhalb der Residenz
- Public viewing (z.B. „Oper für alle“)
- öffentliche Märkte/Veranstaltungen (z.B. Stadtgründungsfest)
- Besucherinnen und Besucher der anliegenden Gaststätten (Freischankflächen)

Weitere Funktionen

- Parken von Motorrädern und Fahrrädern

Die mit der Überlagerung dieser vielfältigen Funktionen verbundenen Probleme wurden des Öfteren thematisiert. So hat u.a. der ehemalige Heimatpfleger Herr Goergens mit Schreiben vom 22.10.2004 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (s. Anlage 7) die unzureichenden Verkehrsverhältnisse am Max-Joseph-Platz ausführlich dargestellt. Er schlägt zur Problemlösung die Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgaragenrampe auf die westliche Platzseite (Residenzstraße) vor. Auch der derzeitige Staatsoperintendent hat in Gesprächen mit der Stadtspitze eine Verbesserung der Platzsituation erbeten.

Eine differenziertere Betrachtung der vorhandenen verkehrlichen Funktionen zeigt jedoch die Komplexität der zur Problemlösung notwendigerweise zu betrachtenden Fragestellungen und verdeutlicht die enge Abhängigkeit zwischen funktionalen und gestalterischen Aspekten, denen bei einer Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes Rechnung zu tragen ist.

Daneben sind bei einer Neugestaltung straßen- und nutzungsrechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die teilweise zu gestalterischen Einschränkungen führen (siehe auch Ausführungen des Kreisverwaltungsreferates zu Variante 3 in Punkt 3.3 des Vortrags und Anlage 16).

3. Bisher durchgeführte Maßnahmen und Untersuchungen zum Max-Joseph-Platz und zur Residenzstraße

Zunächst war das Hauptaugenmerk auf die Lösung der verkehrlichen Probleme im Bereich des Max-Joseph-Platzes zu richten, bevor mit Konzepten zur Gestaltung der Platzfläche begonnen werden konnte.

3.1 Verkehrsordnende und -regelnde Maßnahmen

In Anbetracht der vielfältigen verkehrlichen Funktionen und Nutzungsanforderungen auf dem Max-Joseph-Platz und der zeitlichen Abhängigkeit der Umsetzung bereits planfestgestellter Maßnahmen bezüglich der Realisierung des 2. Stammstreckentunnels konzentrierten sich die bisherigen Aktivitäten zur Verbesserung der Situation auf die Möglichkeit von Verlagerungen einzelner Verkehrsfunktionen bzw. auf verkehrsordnende Maßnahmen.

Beispielsweise wurden zur Vermeidung verbotswidrigen Parkens von Theaterbussen vor dem Nationaltheater Busanfahrtszonen ausgewiesen (in der Alfons-Goppel-Straße drei Stellplätze sowie am Karl-Scharnagel-Ring auf der Westseite fünf Stellplätze und auf der Ostseite drei Stellplätze). Touristen- und Theaterbusse durften jedoch bislang am Max-Joseph-Platz ihre Fahrgäste aus- und einsteigen lassen, dies wird zukünftig nicht mehr möglich sein (siehe Stadtratsabschluss vom 25.07.2017).

Das Thema der Stadtrundfahrten hat ebenfalls Relevanz für die Gestaltung. Der offizielle Linienvverlauf der Stadtrundfahrten (City-Sight-Seeing, Gray Line Sightseeing) verläuft über den Max-Joseph-Platz (s. Anlage 8), was dazu führt, dass Doppeldeckerbusse auf den Platz vor dem Nationaltheater bislang einfahren (Zufahrt zur Operntiefgarage), dort kurz anhalten, wenden und wieder ausfahren konnten. Zukünftig wird durch den o.g. Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 nur noch ein Durchfahren des Bereichs für die Stadtrundfahrbusse möglich sein.

Des Weiteren wurden die Betreiberinnen und Betreiber der Freischankflächen in der Residenzstraße seitens der Ordnungsbehörden wiederholt aufgefordert, die markierten Bereiche einzuhalten, um für das dort auftretende hohe Fußgängerinnen- und Fußgängerankommen ausreichenden Abstand zwischen den Gebäudefronten und der Freischankfläche sowie zwischen Freischankflächen und Radweg freizuhalten. Auch hier sind regelmäßig Regelverstöße festzustellen.

Ausgelöst durch einen schweren Radverkehrsunfall in der nördlichen Residenzstraße im Frühsommer 2007 wurde zur Förderung eines rücksichtsvolleren Miteinanders zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern im Rahmen einer Referate übergreifenden Ortsbegehung (Verkehrsschau) am 30.07.2007 ein Maßnah-

menbündel kleinerer baulicher und verkehrsrechtlicher Einzelmaßnahmen erarbeitet (s. Anlage 15). Dieses ist inzwischen umgesetzt.

Die Polizei führte parallel dazu regelmäßige Verkehrskontrollen entlang der Fahrradhauptroute in der Residenz-/Dienerstraße zwischen Odeonsplatz und Rindermarkt durch. Gleichzeitig wurden in die Fußgängerzone einführende Fahrzeuge im Hinblick auf den Besitz einer Einfahrtserlaubnis überprüft.

Insgesamt stellte sich dieses Maßnahmenbündel als nicht umfangreich genug heraus, um zur erforderlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beizutragen und eine Perspektive für eine Neugestaltung des Platzes zu eröffnen.

3.2 Erarbeitung von Entscheidungsvorschlägen für ein zukünftiges verkehrliches Funktions- und Entwurfsprinzip zwischen Rindermarkt und Odeonsplatz

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit der Beschlussvorlage zur Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr (NSQ) am 25.07.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 02148) beauftragt, auf der Grundlage der Empfehlungen der Verwaltung sowie der eingebrachten Vorschläge der Fraktionen ein Anhörungs- und Beteiligungsverfahren durchzuführen und auf dieser Grundlage dem Stadtrat das Verkehrs- und Funktionskonzept für die zukünftige Nord-Süd-Führung des Radverkehrs durch die Altstadt zur Beschlussfassung vorzulegen.

Ein entsprechender Beschluss wurde vom Stadtrat am 19.11.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125) gefasst. Unter Berücksichtigung der nun getroffenen Entscheidung zur zukünftigen Nord-Süd- Radverkehrsrouten durch die Altstadt, insbesondere der Festlegung des Abschnitts der Residenzstraße als Fußgängerzone, können nun korrespondierende Vorschläge zur funktionalen verkehrlichen Neuordnung und damit zur Schaffung eines Handlungsprogramm zur gestalterischen Aufwertung des Max-Joseph-Platzes vorbereitet werden.

Um die Projekte nicht weiter zu verzögern, werden bis zu einer endgültigen Entscheidung die Planungsüberlegungen zum Max-Joseph-Platz und zur NSQ parallel weiterverfolgt. Die jeweiligen Variantenbetrachtungen stehen zwar miteinander in Beziehung, schließen sich aber nach derzeitigem Sachstand nicht gegenseitig aus.

3.3 Untersuchungen zu baulichen Maßnahmen (Machbarkeitsstudien)

Zur baulichen Neugestaltung des Max-Joseph-Platzes wurden von der Verwaltung die nachfolgend beschriebenen Umgestaltungsvarianten auf ihre verkehrliche und bauliche Machbarkeit hin untersucht:

- Variante 1: Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgaragenrampe auf die Westseite des Platzes und Umgestaltung der Rampe (s. Anlage 9)
- Variante 2: Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgarage in die Alfons-Goppel-Straße (s. Anlagen 10.1 u. 10.2).
- Variante 3: Verlegung der Rampe zur Operntiefgarage in die Maximilianstraße (s. Anlagen 11.1 u. 11.2).
- Variante 4: Verlegung der Tiefgaragenzufahrt auf die Südseite des Platzes in den Bereich zwischen dem Denkmal in der Platzmitte und der Maximilianstraße und Einrichtung einer Fußgängerzone „Radverkehr frei“ auf dem gesamten Max-Joseph-Platz (s. Anlage 12).
- Variante 5: Verlegung der Zufahrt in die Residenzstraße und Umgestaltung der Zufahrt (s. Anlagen 13.1 bis 13.3).
- Variante 6: Verlegung der Zu- u. Ausfahrt der Operntiefgarage in die Alfons-Goppel-Straße bzw. der Ausfahrt an den Odeonsplatz (s. Anlage 14.1 u. 1.2)

Das Ergebnis der Prüfungen stellt sich wie folgt dar:

zu Variante 1 (V1): Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgaragenrampe auf die Westseite des Platzes und Umgestaltung der Rampe (Anlage 9)

Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung des Baureferates:

- Zu- und Abfahrt der Tiefgarage über insgesamt drei Fahrspuren ist weiterhin möglich.
- Es sind nur relativ niedrige Umbaukosten für die TG-Rampe erforderlich.
- Es sind keine baulichen Maßnahmen in der Tiefgarage erforderlich.
- Der Bestandschutz (z.B. Brandschutz, TGA) bleibt voraussichtlich erhalten.
- Die Tiefgarage ist während des Rampenumbaus nicht nutzbar (ca. 2 Monate).

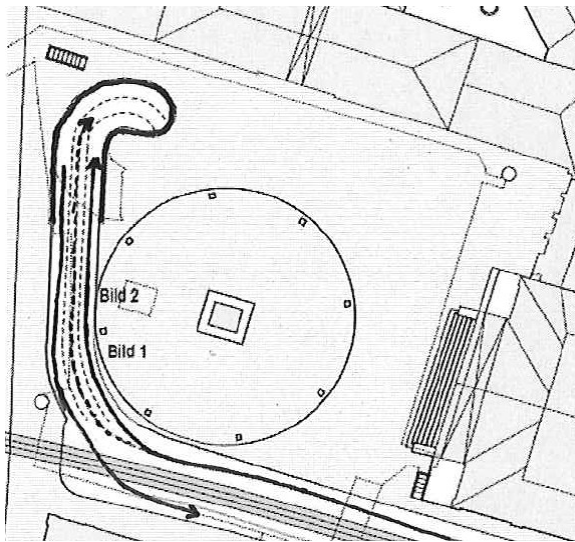


Bild 1: Variante 1 (V1)

Bewertung:

- Aus Sicht der Stadtplanung erhält der Platz mit der Verlegung der Zufahrtsmöglichkeit eine neue zentrale Funktion als Vorplatz für die kulturellen Einrichtungen. Sie setzt aber im Besonderen die Freimachung der Fläche vom Verkehr (ohne Ausnahme) und die Gestaltung ausschließlich für Fußgängerinnen und Fußgänger voraus.
- Durch den Erhalt der bestehenden Tiefgaragenzufahrt bleibt aber weiterhin eine nicht unerhebliche gestalterische und funktionale Einschränkung des Max-Joseph-Platzes bestehen.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes (Untere Denkmalschutzbehörde, Stadtheimattpfleger und Landesamt für Denkmalschutz) stellt die Variante 1 die Lösung mit dem geringsten Eingriff durch Kfz-Verkehr bzw. verkehrliche Infrastruktur in den Altstadtensemblebereich des Max-Joseph-Platzes und der Maximilianstraße dar.
- Aus Sicht der Verkehrsplanung, des KVR und der SWM/MVG führt die Variante jedoch zu einer sehr unbefriedigenden weiteren Verschärfung der Konflikte zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern, Tram und Anlieger- bzw. Lieferverkehr am Knoten Perusa-, Residenz-, Maximilianstraße, da sich dann alle Verkehre an diesem Knotenpunkt konzentriert begegnen und queren.
- Die Erreichbarkeit des Platzes für Fußgängerinnen und Fußgänger von der Residenz- und Perusastraße aus wird gegenüber heute deutlich verschlechtert, da von dieser Seite aus der Zugang zum Max-Joseph-Platz durch die neue Zufahrt zur Tiefgarage abgeschnitten wird. Die Flächeninanspruchnahme durch den Kfz-Verkehr wird entgegen der Auffassung des Denkmalschutzes nicht reduziert.
- Um eine ausreichende Breite für den Fußgänger- und Radverkehr in der Residenzstraße zu gewährleisten, müsste voraussichtlich die Freischankfläche des Spatenhauses deutlich eingeschränkt werden.

- Eine Verlagerung der Straßenbahnhaltestellen in den Bereich des Max-Joseph-Platzes wäre nicht möglich.
- Behinderungen des Straßenbahnbetriebs durch Rückstau auf den Gleiskörper sind mit den gegenwärtigen Abfertigungsanlagen zu erwarten. Die SWM/MVG sprechen sich daher gegen diese Variante aus.

Aus Sicht der Verkehrsplanung bleiben mit dieser Variante weiterhin deutliche Einschränkungen bzgl. einer Umnutzung des Platzes durch den Erhalt der Tiefgaragenzufahrt auf dem Max-Joseph-Platz bestehen. Zudem tritt eine Verschärfung der Konflikte zwischen Fuß-, Rad-, Liefer-, Anliegerverkehr und Tram am Knoten Perusa-, Residenz-, Maximilianstraße ein sowie eine verschlechterte Erreichbarkeit des Platzes für Fußgängerinnen und Fußgänger auf der östlichen und südlichen Platzseite. Es kann nur ein begrenzt verkehrsfreier Vorplatz für die kulturellen Einrichtungen entstehen. Deshalb wird die Variante 1 aus verkehrlichen Gründen kritisch gesehen und soll daher nicht weiterverfolgt werden.

Zu Variante 2 (V2A, V2B): Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgarage in die Alfons-Goppel-Straße (Anlagen 101 u. 10.2)

Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung des Baureferates:

V2A: Offene Bauweise – Tunnel im UG Staatsoper

- Die Errichtung eines Tunnels durch das UG der Staatsoper bei laufendem Opernbetrieb ist nicht möglich.
- Der Betrieb muss während der Bauzeit für min. 2 Jahre ausgesetzt werden.
- Nutzungseinschränkungen durch einen Tunnel werden von der Staatsoper nicht akzeptiert, da eine Nutzung der Untergeschosse durch die Staatsoper erfolgt (Betriebs- und Bühnentechnik usw.) und diese Nutzungen im Gebäude nicht einfach verlagerbar sind.
- Variante 2A wird daher ausgeschlossen.

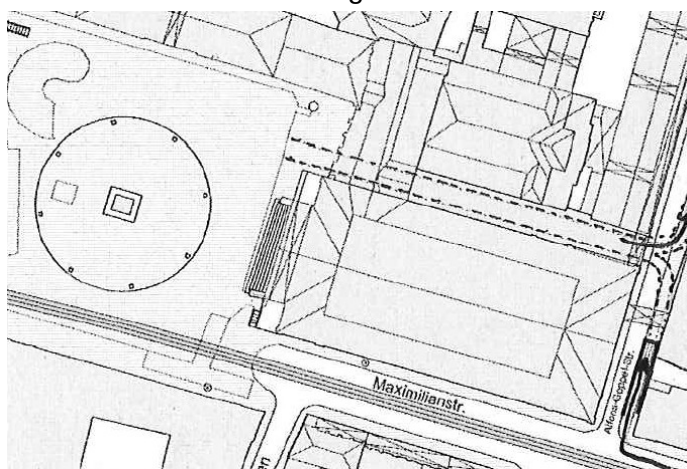


Bild 2: Variante 2 (V2A)

V2B: Bergmännische Bauweise – Tunnel unter Staatsoper

- Der Neubau von zwei Tunneln in bergmännischer Bauweise ist extrem kostenaufwändig.
- Die Kosten liegen höher als bei Variante 2A.
- Ein Start- und Zielschacht sind erforderlich.
- Aufgrund der Tiefenlage der Tunnel führt die Rampenentwicklung an der Südseite über die Maximilianstr. in die südliche Bebauung, so dass ein Anschluss an das Verkehrsnetz nicht möglich ist.
- Aufgrund der Tiefenlage der Tunnel ist ein Anschluss an die Tiefgarage nur von unten möglich. Baugrube und Abdichtung der Anschlussfugen der Tunnel an den Bestand sind extrem schwierig und technisch kaum machbar.
- Variante 2B wird daher ausgeschlossen.

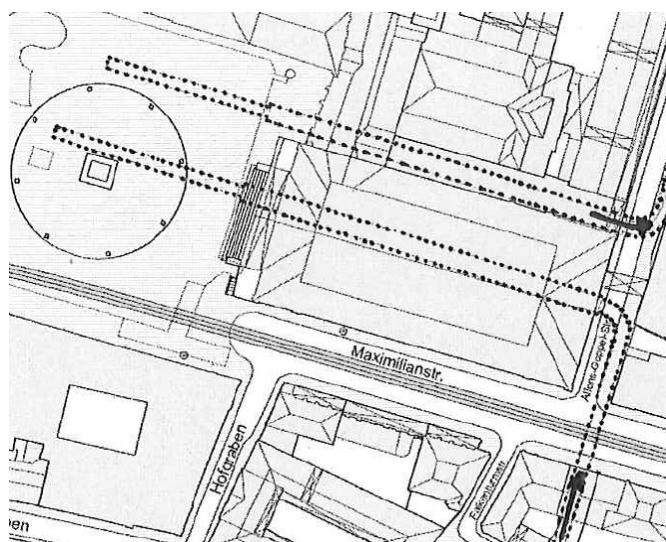


Bild 3: Variante 2 (V2B)

Bewertung:

Die Varianten 2A und 2B sind baulich und organisatorisch nicht umsetzbar und werden daher ausgeschlossen. Eine Einschätzung aus verkehrsplanerischer, verkehrsrechtlicher und stadtgestalterischer Sicht wurde daher nicht vorgenommen.

Zu Variante 3 (V3A, V3B): Verlegung der Rampe zur Operntiefgarage in die Maximilianstraße (Anlagen 11.1 u. 11.2)

Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung des Baureferates:

V3A: Ausfahrtrampe in der Maximilianstraße westlich des Hofgrabens

- Die Nutzung der Tiefgarage während der Umbaumaßnahmen ist größtenteils möglich.
- Eine zweite Zufahrtsspur ist nicht möglich, da der erforderliche Platz im Straßenraum nicht zur Verfügung steht.
- Ein kostenaufwändiger Neubau von Rampen ist erforderlich.
- Umbaumaßnahmen in der Tiefgarage auf Teilflächen im 1.UG sind erforderlich.
- Für Ein- und Ausfahrt ist eine aufwändige Abfangkonstruktion für die Spannbetondecke erforderlich.
- Mindestens 15 Stellplätze in der Tiefgarage gehen verloren. Aus Sicht der Mühoga können aber durch die notwendige Umorganisation in der Tiefgarage auch bis zu 50 Stellplätze verloren gehen.
- Ein Abwasserkanal muss verlegt werden.
- Der Bestandschutz geht voraussichtlich verloren (z.B. Brandschutz, TGA), so dass kostenaufwändige Anpassungen an aktuelle Vorschriften die Folge wären.
- Eine Verlegung der Trambahnhaltestelle ist erforderlich.

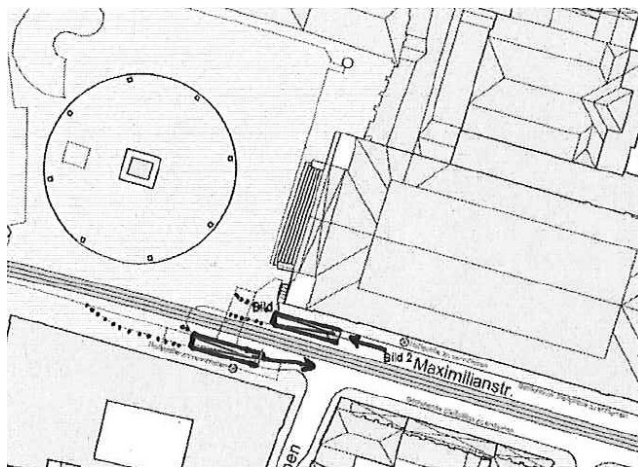


Bild 4: Variante 3 (V3A)

Bewertung:

- Aus Sicht der Verkehrsplanung stellt diese Variante für die Zugänglichkeit des Platzes für den Fußverkehr eine optimale Lösung dar. Der Platz wäre von allen Seiten ohne Einschränkungen begehbar.
- Entsprechend dem Beschluss zur Nord-Süd-Querung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125, gefasst in der Vollversammlung des Stadtrates am 19.11.2015) ist in der Alfons-Goppel-Straße eine Fahrradhaupttroute über eine Fahrradstraße mit entsprechenden Bevorrechtigungen für den Radverkehr geplant.
- Bedingt durch die Lage der Ein- und Ausfahrtsrampen kann allerdings westlich der Alfons-Goppel-Straße keine Wendemöglichkeit mehr geschaffen werden. Mit Aus-

nahme der Fahrzeuge, die die Tiefgarage oder als Anlieger den Bereich Hofgraben, Schrammerstraße etc. zum Ziel haben, müsste sämtlicher Verkehr bereits über die Alfons-Goppel-Straße abgeleitet werden. Dies würde negative Auswirkungen auf die dort geplante Fahrradhaupttroute haben.

- Die bisherigen Taxistandplätze am Max-Joseph-Platz müssen verlagert werden. Ersatzstandorte können in der Maximilianstraße voraussichtlich östlich des Hofgrabens angeordnet werden. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit westlich der Alfons-Goppel-Straße müssen diese allerdings vom Tal her angefahren werden.
- Zufahrt und Ausfahrt sind gegenüber heute einspurig. Nur im Inneren der Garage sind zwei Fahrspuren vor den Schrankenanlagen vorgesehen. Die Vermeidung von Rückstaus in den öffentlichen Straßenraum erfordert daher entsprechend leistungsfähige Abfertigungsanlagen.
- Zudem schafft die Lage der Tiefgaragenausfahrt vor dem Palais an der Oper durch das Kreuzen von ausfahrenden Kfz mit dem Radverkehr (NSQ-Nebenroute über Residenzstraße und Max-Joseph-Platz) zusätzliche Konfliktpunkte für die noch eine Lösung erarbeitet werden muss.
- Insgesamt kann eine belastbare Aussage zur Realisierbarkeit dieser Variante erst nach einer baulichen Detailplanung erfolgen. Gegenüber der im nächsten Punkt beschriebenen Variante 3B ist 3A zu bevorzugen, da die Lage der Zufahrtsrampen die Aufrechterhaltung der Fahrbeziehung aus dem Hofgraben in die Maximilianstraße deutlich einfacher ermöglicht.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes (Untere Denkmalschutzbehörde, „Stadtheimatpfleger und Landesamt für Denkmalschutz) ist die Variante nicht zustimmungsfähig, da der Eingriff durch Tiefgaragenzufahrten in die Maximilianstraße, als Promenade von städtebaulich herausragender Bedeutung mit europäischem Rang, als unvertretbar massiv angesehen wird.
- Aus Sicht der Stadtplanung stellt die Verlegung der Tiefgaragenzufahrt eine sehr große Herausforderung in einem höchst sensiblen und bzgl. des Denkmalschutzes außerordentlich bedeutenden Umfeld dar. Die Meisterung dieser Herausforderung wird aber nicht als grundsätzlich unlösbar angesehen. Ob und wie eine entsprechende Integration der Zu- und Ausfahrten an vorgegebener Stelle gelingen kann, ist zu untersuchen.
- Durch die Verlegung der Tiefgaragenzufahrten in die Maximilianstraße würde aber die Chance bestehen den Max-Joseph-Platz von der Beeinträchtigung der dortigen Tiefgaragenzufahrt und dem damit bestehenden Kfz-Verkehr zu befreien. Damit würden für den Platz deutlich größere gestalterische und funktionale Freiheiten eröffnet.
- Um im vorhandenen Straßenquerschnitt Raum für die Zufahrtsrampe zur Tiefgarage zu schaffen, ist die Verlegung der vorhandenen Straßenbahnhaltestelle auf der Nordseite der Maximilianstraße (Richtung Karlsplatz (Stachus)) auf der Platzfläche des Max-Joseph-Platzes notwendig. Bei der Anordnung der Ausfahrtsrampe westlich des Hofgrabens ist die an dieser Stelle vorhandene Straßenbahnhaltestelle (Richtung Maximilianeum) zu beachten. Die Haltestellen für beide Fahrrichtungen können auf dem Max-Joseph-Platz gebündelt werden. Für die Haltestellen und de-

ren Warteflächen ist die Berücksichtigung einer Nutzlänge von 48 m zu ermöglichen.

V3B: Ausfahrtrampe in der Maximilianstraße östlich des Hofgrabens

- Die Nutzung der Tiefgarage während der Umbaumaßnahmen ist größtenteils möglich.
- Eine zweite Zufahrtsspur ist nicht möglich, da der erforderliche Platz im Straßenraum nicht zur Verfügung steht.
- Ein kostenaufwändiger Neubau von Rampen ist erforderlich.
- Umbaumaßnahmen in der Tiefgarage auf Teilflächen im 1.UG sind erforderlich.
- Mindestens 10 Stellplätze in der Tiefgarage gehen verloren. Aus Sicht der Mühoga können aber durch die notwendige Umorganisation in der Tiefgarage bis zu 50 Stellplätze verloren gehen.
- Eine Verlegung bzw. Querung eines Abwasserkanals ist erforderlich.
- Der Bestandschutz geht voraussichtlich verloren (z.B. Brandschutz, TGA), so dass kostenaufwändige Anpassungen an aktuelle Vorschriften die Folge wären.

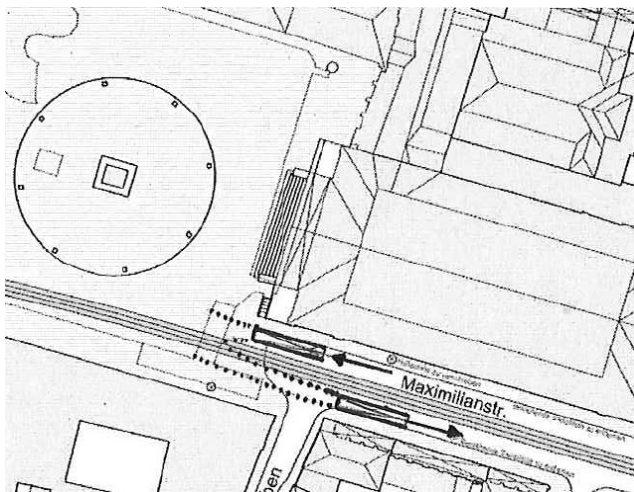


Bild 6: Variante 3 (V3B)

Bewertung:

- Aus Sicht der Verkehrsplanung stellt diese Variante eine ebenfalls vorstellbare Lösung dar wie Variante 3A, da sie den Platz ebenfalls von allen Seiten ohne Störungen begehbar macht.
- Die vorgesehene Lage der Tiefgaragenausfahrt hat allerdings zur Folge, dass ein Einbiegen aus dem Hofgraben in die Maximilianstraße aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich wäre, wenn dazu das Überfahren des Gegengleises der Straßenbahn erforderlich wäre. Dies hätte weitreichende negative verkehrliche Auswirkungen auf das Graggenauviertel, da der gesamte über das Tal einfallende Verkehr auch wieder über das Tal ausfahren müsste. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit am Ende des Tals würde der

Verkehr dabei in das untergeordnete Straßennetz des Graggenuviertels verlagert. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist dies nicht akzeptabel und wird daher abgelehnt.

- Die Ausfahrtrampe müsste zur Vermeidung der Überfahung des Gegengleises durch Rechtsabbieger aus dem Hofgraben nach Osten verschoben werden ($\geq 10-12$ m).
- Zufahrt und Ausfahrt sind gegenüber heute einspurig. Nur im Inneren der Garage sind zwei Fahrspuren vor den Schrankenanlagen vorgesehen. Die Vermeidung von Rückstaus in den öffentlichen Straßenraum erfordert daher entsprechend leistungsfähige Abfertigungsanlagen.
- Entsprechend dem Beschluss zur Nord-Süd-Querung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04125, gefasst in der Vollversammlung des Stadtrates am 19.11.2015) ist in der Alfons-Goppel-Straße eine Fahrradhauptroute über eine Fahrradstraße mit entsprechenden Bevorrechtigungen für den Radverkehr geplant.
- Bedingt durch die Lage der Ein- und Ausfahrtsrampen kann westlich der Alfons-Goppel-Straße keine Wendemöglichkeit mehr geschaffen werden. Mit Ausnahme der Fahrzeuge, die die Tiefgarage oder als Anlieger den Bereich Hofgraben, Schrammerstraße etc. zum Ziel haben, müsste sämtlicher Verkehr bereits über die Alfons-Goppel-Straße abgeleitet werden. Dies würde sich negativ auf die dort geplante Fahrradhauptroute auswirken.
- Die bisherigen Taxistandplätze am Max-Joseph-Platz müssen verlagert werden. Ersatzstandorte können in der Maximilianstraße voraussichtlich erst östlich der Alfons-Goppel-Straße angeordnet werden.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes (Untere Denkmalschutzbehörde, Stadtheimattpfleger und Landesamt für Denkmalschutz) ist die Variante 3b aus den gleichen Gründen wie Variante 3a nicht zustimmungsfähig.
- Aus Sicht der Stadtplanung stellt diese Variante der Verlegung der Tiefgaragenzufahrt eine ebenso große Herausforderung dar, wie die Variante 3a und wird genauso nicht als grundsätzlich unlösbar angesehen.
- Um im vorhandenen Straßenquerschnitt Raum für die Zufahrtsrampe zur Tiefgarage zu schaffen, ist die Verlegung der vorhandenen Straßenbahnhaltestelle auf der Nordseite der Maximilianstraße (Richtung Karlsplatz (Stachus)) auf der Platzfläche des Max-Joseph-Platzes notwendig. Die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen können auf dem Max-Joseph-Platz gebündelt werden. Für die Haltestellen und deren Warteflächen ist die Berücksichtigung einer Nutzlänge von 48 m zu ermöglichen.

Die Varianten 3A und 3B sind zwar aus Sicht des Denkmalschutzes bezogen auf den Eingriff in die Maximilianstraße – eine Promenade von städtebaulich herausragender Bedeutung mit europäischem Rang und Bestandteil des denkmalgeschützten Altstadtensembles – als kritisch anzusehen, objektiv stellt aber die heutige Tiefgaragenzufahrt auf dem Max-Joseph-Platz, dem vollumfänglich die gleiche Bedeutung hinsichtlich des Denkmalschutzes zuerkannt werden muss, einen genauso unvermeidbaren Eingriff dar. Die Tatsache, dass die Tiefgaragenzufahrt auf dem Max-Joseph-Platz bereits besteht, stellt grundsätzlich keine ausreichende Rechtfertigung dar, auf Überlegungen zu einer Verlegung der Tiefgaragenzufahrten in einen anderen ebenso sensiblen Bereich von vorneherein zu verzichten.

Um zu einer allseits vertretbaren und dauerhaft zufriedenstellenden städtebaulichen Lösung für den Bereich des Max-Joseph-Platzes und der Maximilianstraße zu kommen, wird eine umfassende sowohl fachliche als auch öffentliche Auseinandersetzung unter Einbeziehung aller sich bietenden Lösungen als unumgänglich angesehen. Dazu ist es erforderlich, dass auch die Varianten 3A und 3B aus der weiteren Variantendiskussion nicht ausgeschlossen werden. Deshalb soll vom Baureferat auf Basis der bereits vorliegenden Vorprüfungen zur Verlegung der Tiefgaragenzufahrten in die Maximilianstraße eine weiter vertiefende Ausarbeitung der Positionierung, Dimensionierung sowie der denkmalschutzgerechten Gestaltungsmöglichkeiten der Tiefgaragenrampen (in verschiedenen, infrage kommenden Varianten) durchgeführt und visualisiert werden. Diese Ausarbeitungen sollen dann für eine vergleichende Bewertung aller sonstigen, infrage kommenden Varianten mit Erhalt der bestehenden Tiefgaragenzufahrt auf dem Max-Joseph-Platz im Rahmen der fachlichen und öffentlichen Auseinandersetzung herangezogen werden.

Zu Variante 4: Verlegung der Tiefgaragenzufahrt auf die Südseite des Platzes in den Bereich zwischen dem Denkmal in der Platzmitte und der Maximilianstraße und Einrichtung einer Fußgängerzone „Radverkehr frei“ auf dem gesamten Max-Joseph-Platz (Anlage 12)

Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung des Baureferates:

- Zu- und Abfahrt der Tiefgarage ist über insgesamt drei Fahrspuren möglich.
- Die Nutzung der Tiefgarage während der Umbaumaßnahmen ist teilweise möglich.
- Ein kostenaufwändiger Neubau von Rampen ist erforderlich.
- Aufwändige Umbaumaßnahmen in der Tiefgarage (1.UG) sind erforderlich.
- Ca. 20 Stellplätzen in der Tiefgarage gehen verloren.
- Der Bestandschutz geht voraussichtlich verloren (z.B. Brandschutz, TGA), so dass kostenaufwändige Anpassungen an aktuelle Vorschriften die Folge wären.

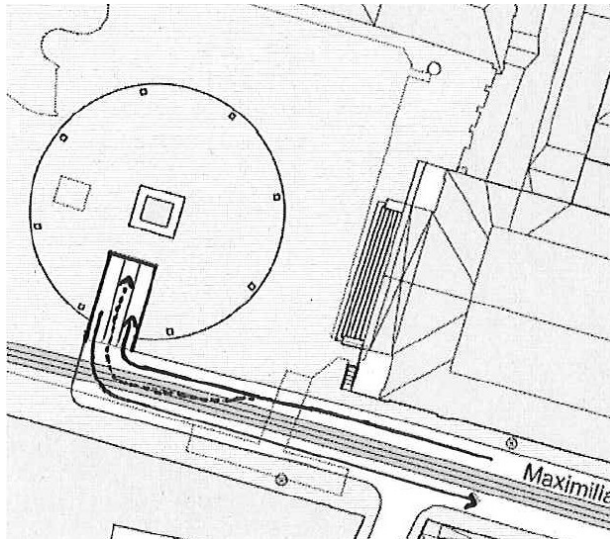


Bild 7: Variante 4 (V4)

Bewertung:

- Die Tiefgarageneinfahrt beginnt direkt am derzeitigen Fahrbahnrand der Maximilianstraße. Ein Gehweg vor der Rampe ist somit nicht möglich, da sonst ohne eine (aus Sicht des Denkmalschutzes nicht vorstellbare) Verschiebung des Denkmals die maximal zulässige Rampenneigung nicht mehr eingehalten werden könnte.
- Durch die direkte Anbindung der Einfahrt an die Maximilianstraße steht kein Stauraum außerhalb des öffentlichen Straßenraums mehr zur Verfügung. Rückstaus bei Überlastung der Tiefgarage würden damit vollständig auf die Fahrbahn der Maximilianstraße verlagert.
- Starke Behinderungen der Straßenbahn sind zu erwarten, da zur direkten Einfahrt auf die zweite Einfahrtspur der Gleiskörper befahren werden muss. Aus Sicht der MVG wäre dies nicht akzeptabel.
- Insgesamt wäre diese Variante hinsichtlich Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit gegenüber dem Bestand deutlich schlechter zu beurteilen.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes und des Stadtheimatpflegers ist die Variante unverträglich und wird daher abgelehnt.

Aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung kann eine Umsetzung der Variante 4 daher nicht empfohlen werden.

Zu Variante 5 (V5A – V5C): Verlegung der Zufahrt in die Residenzstraße und Umgestaltung der Zufahrt (Anlagen 13.1 bis 13.3)

Ergebnis der baulichen Machbarkeitsuntersuchung des Baureferates:

V5A:

- Die dritte Fahrspur ist nur ca. 35 m lang.
- Es fallen nur relativ niedrige Umbaukosten für die TG-Rampe an.
- Es sind keine baulichen Maßnahmen in der Tiefgarage erforderlich.
- Der Bestandschutz bleibt voraussichtlich erhalten.

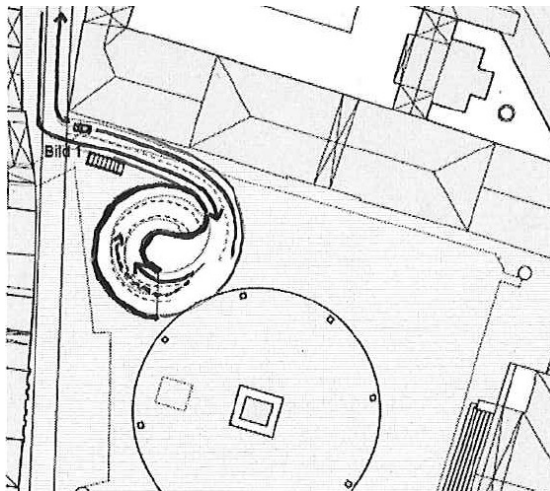


Bild 8: Variante 5A (V5A)

V5B:

- Die dritte Fahrspur ist nur ca. 50 m lang.
- Es fallen nur relativ niedrige Umbaukosten für die TG-Rampe an.
- Es sind keine baulichen Maßnahmen in der Tiefgarage erforderlich.
- Der Bestandschutz bleibt voraussichtlich erhalten.
- Die Tiefgarage ist während des Rampenumbaus nicht nutzbar (ca. 2 Monate).
- Es entsteht eine Doppelkurve bei Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage.

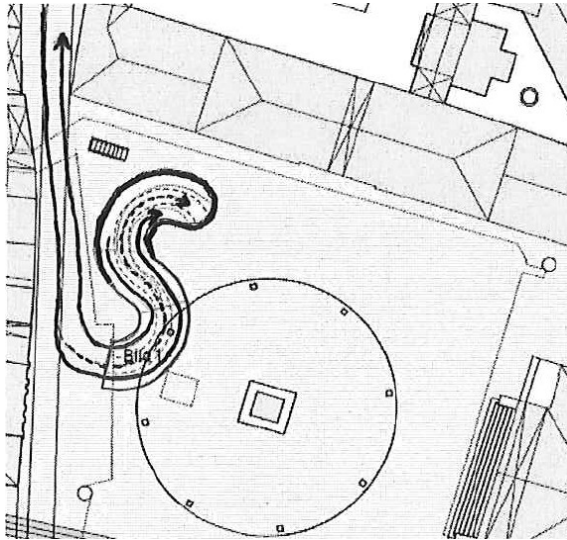


Bild 9: Variante 5B (V5B)

V5C:

- Dritte Fahrspur ist nur ca. 35 m lang.
- Es fallen nur relativ niedrige Umbaukosten für die TG-Rampe an.
- Es sind keine baulichen Maßnahmen in der Tiefgarage erforderlich.
- Der Bestandschutz bleibt voraussichtlich erhalten.
- Die Tiefgarage ist während des Rampenumbaus nicht nutzbar (ca. 3 Monate).

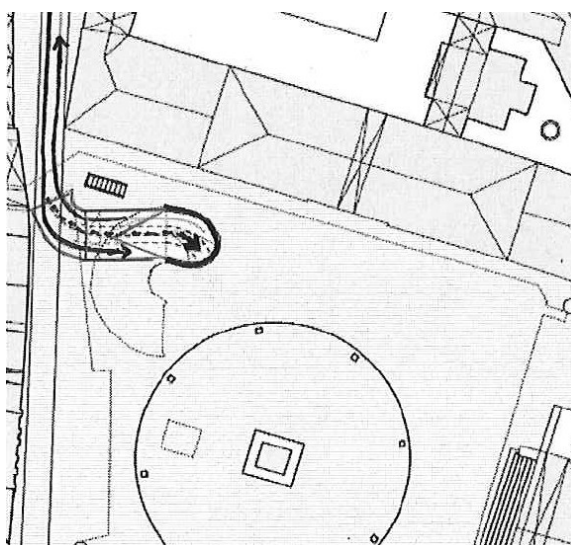


Bild 10: Variante 5C (V5C)

Bewertung:

- Alle drei Untervarianten führen den gesamten zur Operngarage zu- und abfließenden Kfz-Verkehr über die Residenzstraße und den Odeonsplatz. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist dies in keinster Weise vereinbar mit den Planungen, die Residenzstraße im Rahmen der NSQ als Fußgängerzone, „Radfahrer frei“, umzugestalten und durch eine teilweise Verlagerung der Radverkehrs in die Alfons-Goppel-Straße die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen.
- Der Odeonsplatz würde durch eine zusätzliche Kfz-Verkehrsführung in seiner Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt. Alle Bestrebungen zur Aufwertung des Platzes würden völlig konterkariert.
- Die Residenzstraße wäre als Alternativtrasse im Rahmen der NSQ nicht mehr nutzbar. Gleichzeitig würde auch der Zugang zur geplanten Fahrradhauptroute über die Hofgartenstraße und die Alfons-Goppel-Straße stark beeinträchtigt.
- Aus Sicht des Denkmalschutzes und des Stadttheimatpflegers sind alle drei Untervarianten (V5A - V5C) unverträglich und werden daher abgelehnt.

Insgesamt werden durch diese Varianten im Bereich der Residenzstraße und des Odeonsplatzes mehr Probleme geschaffen, als am Max-Joseph-Platz gelöst werden.

Aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung und des Denkmalschutzes kann eine Umsetzung der Varianten 5A bis 5C daher nicht empfohlen werden.

Zu Variante 6A (V6A): „Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgarage in die Alfons-Goppel-Straße und der Ausfahrt an den Odeonsplatz“ (Anlage 1.1)

Diese Variante sieht Folgendes vor:

- Die Zufahrt wird in die Alfons-Goppel-Straße verlegt unter Gewährleistung der Anbindung der Straße an die Maximilianstraße.
- Die Maximilianstraße wird ab der Alfons-Goppel-Straße mit einem 3-spurigen Zufahrtsbereich sowie zusätzlichen Stellplätzen unterbaut und im 1. Untergeschoss an die bestehende Operntiefgarage angeschlossen.
- Die Ausfahrt wird über einen Tunnel unter der Residenzstraße an den Odeonsplatz verlegt.
- Die bestehende Zu- und Ausfahrtsrampe wird verschlossen und der gesamte Max-Joseph-Platz neu gestaltet.
- Auf dem gesamten Max-Joseph-Platz wird eine Fußgängerzone „Radverkehr frei“ eingerichtet.

Bewertung:

- Diese Variante stellt für die Zugänglichkeit des Platzes für den Fußverkehr eine optimale Lösung dar. Der Platz wäre von allen Seiten ohne Einschränkungen begehbar.
- Der Odeonsplatz würde durch eine Tiefgaragenausfahrt in seiner Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt. Alle Bestrebungen zur Aufwertung des Platzes würden konterkariert.
- Zufahrt und Ausfahrt sind gegenüber heute einspurig. Nur im Inneren der Garage können zwei bis drei Fahrspuren vor den Schrankenanlagen vorgesehen werden. Die Vermeidung von Rückstaus in den öffentlichen Straßenraum erfordert daher entsprechend leistungsfähige Abfertigungsanlagen. Andernfalls würden in der Alfons-Goppel-Straße sowohl die dort verlaufende Fahrradhauptroute, als auch die Anfahrtszone für Theaterbusse beeinträchtigt werden.
- Ein kostenaufwändiger Neubau von Rampen, eines Tunnels unter der Residenzstraße sowie eine Unterbauung der Maximilianstraße ist erforderlich.
- In der Residenzstraße verläuft die U-Bahnlinie U3/6. Die Oberkante der U-Bahnrohre liegt am Odeonsplatz ca. 8 m unter Gelände, am Marienhof ca. 18 m unter Gelände. Der geplante Ausfahrtstunnel würde über der U-Bahnrohre liegen. Die Auswirkungen und Einflüsse des neuen Ausfahrtstunnels während der Bauzeit sowie im Endzustand müssen umfassend statisch und konstruktiv untersucht werden, um die bautechnische Machbarkeit zu klären. Es muss damit gerechnet werden, dass durch die Entlastung der U-Bahnrohre durch den Aushub für den Ausfahrtstunnel umfangreiche statische Sicherungsmaßnahmen an der U-Bahnrohre erforderlich sind.
- Von den Gebäuden Residenzstraße 17/18 gibt es einen Tiefgaragenzugang mit einer Unterführung der Residenzstraße. Diese müsste mit dem Tunnel unterfahren oder rückgebaut werden.
- Die Bauweise muss untersucht werden. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass Teilbereiche des Tunnels und die Spartenverlegungen nur in offener Bauweise ausgeführt werden können.
- Der skizzierte Ausfahrtstunnel hätte eine Länge von über 200 m. Es müsste eine sicherheitstechnische Risikoanalyse für den Tunnel durchgeführt werden, um Rettungswege, Notgehwege, Fluchtwege und die sicherheitstechnische Ausstattung wie Be- und Entlüftung zu klären.
- Es müssten Sparten, insbesondere auch Kanäle verlegt werden.
- Die skizzierte Anbindung des Ausfahrtstunnels befindet sich im Bereich der Betriebsräume der bestehenden Tiefgarage. Soll dort seitlich angeschlossen werden, müssten diese verlegt werden. Ein Anschluss von unten ist aufgrund der erforderlichen Baugrube im Grundwasser und der herzustellenden Abdichtung der Anschlussfugen des Tunnels an den Bestand extrem schwierig und technisch kaum machbar.

- Der Bestandschutz geht voraussichtlich verloren (z.B. Brandschutz, TGA), so dass kostenaufwändige Anpassungen an aktuelle Vorschriften die Folge wären.
- Die bisherigen Taxistandplätze am Max-Joseph-Platz müssen verlagert werden. Ersatzstandorte können in der Maximilianstraße voraussichtlich östlich des Hofgrabens angeordnet werden. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit westlich der Alfons-Goppel-Straße müssen diese allerdings vom Tal her angefahren werden.
- Für die Erstellung der Unterbauung müsste in der Maximilianstraße der Straßenbahnbetrieb der Linie 19 eingestellt werden. Betroffen wäre davon auch der Ein- und Ausrückverkehr. Die Belange der Straßenbahn sind daher in den notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.
- Auch die Zufahrt zur Garage könnte voraussichtlich über einen längeren Zeitraum nicht mehr gewährleistet werden.
- Aus Sicht der MVG ist für die Belange des umfangreichen Busbetriebs zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Knotens Odeonsplatz eine Signalregelung der Tiefgaragenausfahrt erforderlich.

Die Variante 6A bietet zwar die Möglichkeit, ähnlich wie in Variante 3A und 3B, den Max-Joseph-Platz mit Ausnahme des notwendigen Lieferverkehrs vom motorisierten Verkehr freizuhalten. Der Straßenraum der Maximilianstraße wird nicht durch Einbauten beeinträchtigt. Dafür würde am Odeonsplatz ein Ausfahrtbauwerk entstehen, das unter stadtgestalterischen, denkmalschutzfachlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten einer Diskussion bedarf. Zudem erweist sich die notwendige Untertunnelung der Residenzstraße aus Sicht des Baureferates als bautechnisch höchst problematisch und aufwändig.

Aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung sowie des Baureferates kann eine Umsetzung der Variante 6A daher nicht empfohlen werden.

Zu Variante 6B (V6B): „Verlegung der Zu- und Ausfahrt zur Operntiefgarage in die Alfons-Goppel-Straße“ (Anlage 1.2)

Diese Variante sieht Folgendes vor:

- Die Zu- und Ausfahrt der Operntiefgarage wird in die Alfons-Goppel-Straße verlegt (je eine Ein- und Ausfahrtspur), wofür die gesamte Fahrbahnbreite benötigt wird. Eine Anbindung der Alfons-Goppel-Straße an die Maximilianstraße ist damit für den Kfz-Verkehr nicht mehr gegeben.
- Die Maximilianstraße wird ab der Alfons-Goppel-Straße mit einem 3-spurigen Abfertigungsbereich sowie zusätzlichen Stellplätzen unterbaut und im 1. Untergeschoss an die bestehende Operntiefgarage angeschlossen.
- Die bestehende Zu- und Ausfahrtsrampe wird verschlossen und der gesamte Max-Joseph-Platz neu gestaltet.
- Auf dem gesamten Max-Joseph-Platz wird eine Fußgängerzone „Radverkehr frei“ eingerichtet.

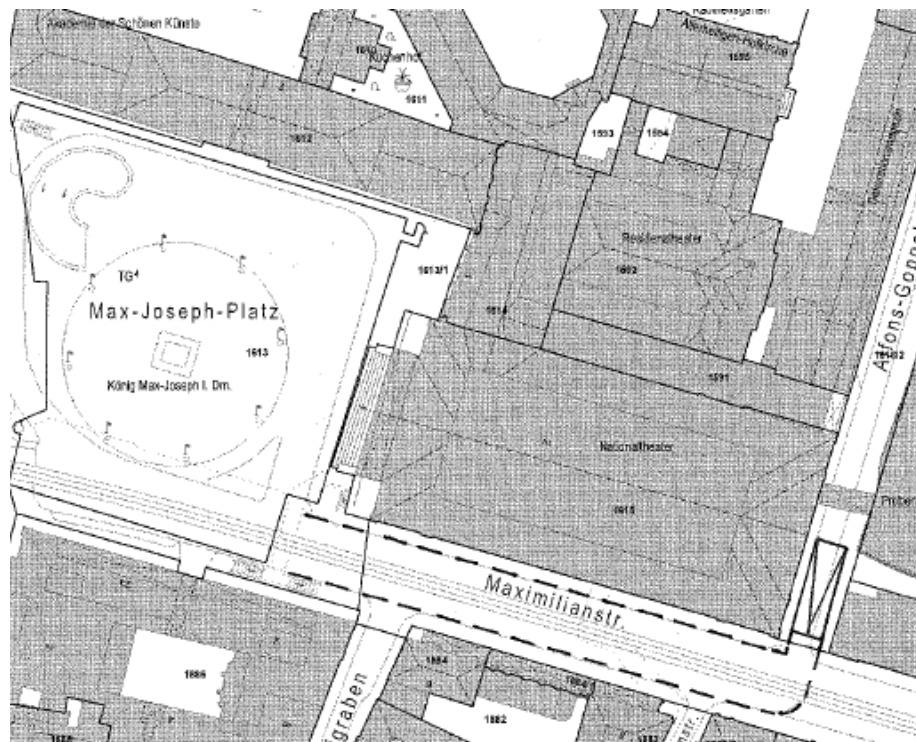


Bild 13: Variante 6B (V6B)

Bewertung:

- Diese Variante stellt für die Zugänglichkeit des Platzes für den Fußverkehr eine optimale Lösung dar. Der Platz wäre von allen Seiten ohne Einschränkungen begehbar.
- Die Alfons-Goppel-Straße wird durch die Ein- und Ausfahrt der Operntiefgarage in der vorgeschlagenen Form zumindest für den Kfz-Verkehr von der Maximilianstraße abgehängt. Nach Sperrung des Max-Joseph-Platzes für Busse ist diese jedoch die einzig geeignete Ausfahrtsmöglichkeit auf kurzem Wege zum Altstadtring. Daher könnten Busse und anderer in die Maximilianstraße einkehrender Schwerverkehr in Ermangelung einer geeigneten Wendemöglichkeit nur noch quer durch die Altstadt über die Sparkassenstraße und das Tal ausfahren. Die bisherige Zielsetzung, Verkehr – insbes. Bus- und Schwerverkehr – so weit wie möglich aus den Altstadtgassen herauszuhalten, würde damit konterkariert. Die Rampen für Zu- und Ausfahrt müssten daher im Seitenraum angeordnet werden, um die Anbindung der Alfons-Goppel-Straße an die Maximilianstraße auch weiterhin im Zweirichtungsverkehr zu gewährleisten. Ob der Straßenquerschnitt hierfür ausreichend ist, muss geprüft werden.
- Zufahrt und Ausfahrt sind gegenüber heute einspurig. Nur im Inneren der Garage können zwei bis drei Fahrspuren vor den Schrankenanlagen vorgesehen werden. Die Vermeidung von Rückstaus in den öffentlichen Straßenraum erfordert daher entsprechend leistungsfähige Abfertigungsanlagen. Andernfalls würden in der Alfons-Goppel-Straße sowohl die dort verlaufende Fahrradhaupttroute, als auch die Anfahrtszone für Theaterbusse beeinträchtigt werden.
- Darüber hinaus würde die Fahrradhaupttroute der NSQ über die Sparkassenstraße durch die Ein- und Ausfahrtrampe in der Alfons-Goppel-Straße in der vorgeschlagenen Form blockiert. Daher müsste die Fahrradhaupttroute über die Residenzstraße und den Max-Joseph-Platz geführt werden.
- Der Bestandschutz geht voraussichtlich verloren (z.B. Brandschutz, TGA), so dass kostenaufwändige Anpassungen an aktuelle Vorschriften die Folge wären.
- Die bisherigen Taxistandplätze am Max-Joseph-Platz müssen verlagert werden. Ersatzstandorte können in der Maximilianstraße voraussichtlich östlich des Hofgrabens angeordnet werden. Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit westlich der Alfons-Goppel-Straße müssen diese allerdings vom Tal her angefahren werden.
- Für die Erstellung der Unterbauung müsste in der Maximilianstraße der Straßenbahnbetrieb der Linie 19 eingestellt werden. Betroffen wäre davon auch der Ein- und Ausrückverkehr. Die Belange der Straßenbahn sind daher in den notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.
- Auch die Zufahrt zur Garage könnte voraussichtlich über einen längeren Zeitraum nicht mehr gewährleistet werden.
- Es müssten Sparten, insbesondere auch Abwasserkanäle in erheblichem Umfang im Bereich der Unterbauung der Maximilianstraße verlegt werden

Die Variante 6B bietet die Möglichkeit, ähnlich wie in Variante 3A, 3B und 6A den

Max-Joseph-Platz mit Ausnahme des notwendigen Lieferverkehrs vom motorisierten Verkehr freizuhalten, ohne dass der Straßenraum der Maximilianstraße durch Einbauten beeinträchtigt wird.

In einem ersten Schritt wird das Baureferat die Straßenquerschnitte der Alfons Goppel-Straße von einem Vermesser aufmessen und von einem Planer überschlägig die minimal erforderliche Bauwerksbreite der Zufahrtsrampe mit je einer Spur für Zu- und Abfahrt sowie den erforderlichen Notgehwegen ermitteln lassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dann prüfen, ob der verbleibende Straßenquerschnitt neben dem Rampenbauwerk verkehrstechnisch ausreichend für die vorgesehenen Nutzungen ist und aus Sicht des Denkmalschutzes eine Zustimmung in Aussicht gestellt wird. Bei einem positiven Ergebnis wird dann das Baureferat mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, sowie den Kreisverwaltungsreferat, der Münchner Stadtentwässerung und der Betreiberin der Tiefgarage in einem zweiten Schritt eine Machbarkeitsuntersuchung für die Variante 7B analog den Varianten 3A und 3B durchführen lassen, ansonsten wird die Variante 7B nicht weiter verfolgt. Die notwendigen Maßnahmen zur Führung der Fahrradhauptroute der NSQ über die Residenzstraße und den Max-Joseph-Platz sollten im zweiten Schritt auch dargestellt werden. Diese Ausarbeitungen sollen dann für eine vergleichende Bewertung aller sonstigen, infrage kommenden Varianten sowie dem Erhalt der bestehenden Tiefgaragenzufahrt auf dem Max-Joseph-Platz vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen der fachlichen und öffentlichen Auseinandersetzung herangezogen werden.

3.4 Einschränkung des Nutzerkreises

Mit ihrem Antrag Nr. 14-20 / A 01553 (Anlage 4) schlägt die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vor, den Nutzerkreis der Operntiefgarage auf Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Mobilitätseingeschränkte zu beschränken. Damit würden sich deutlich größere Spielräume für die Gestaltung des Platzes als einheitliche Fläche ergeben, da mit weniger Kfz-Verkehr zu rechnen wäre und es sich zudem vorwiegend um Ortskundige handeln würde.

Aus den Erhebungen zur Parkraumauslastung in der Altstadt ergibt sich, dass die Operngarage sowohl wochentags wie auch am Wochenende die am stärksten ausgelastete Parkgarage in der Altstadt ist. Ein Wegfall dieser Parkmöglichkeit für Kurzparker kann durch die übrigen Parkgaragen in der Altstadt nicht aufgefangen werden. Insbesondere die im Antrag genannte (geplante) Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring kann die Funktion der Operntiefgarage nicht übernehmen, da sie zum Einen bereits die Stellplätze des ebenfalls bereits stark ausgelasteten Parkhauses an der Hildegardstraße ersetzt und zum Anderen nur eine geringe Akzeptanz insbesondere durch die Opernbesucher der deutlich weiter entfernten Tiefgarage erwartet wird.

Unabhängig von der Frage, ob und in welcher Form eine Beschränkung des Nutzerkreises gegenüber dem Betreiber der Operntiefgarage Mühoga rechtlich überhaupt umzusetzen wäre, lässt sich dieser Vorschlag aus der Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht umsetzen.

4. Fazit

Als Ergebnis der dargestellten Machbarkeitsuntersuchungen ist festzustellen, dass eine dauerhaft zufriedenstellende städtebauliche und öffentliche Aufenthaltsqualität des Max-Joseph-Platzes nur durch eine weitestgehende Befreiung von Kfz-verkehrlichen Nutzungen, mittels Ausweisung einer Fußgängerzone, erreicht werden kann. Die Erreichbarkeit und Andienung der gewerblichen Anlieger (Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleister) bleibt damit in gleicher Weise wie in allen bereits bestehenden Fußgängerzonen gewährleistet. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) fordert in diesem Zusammenhang, dass im Rahmen des Umsetzungsprozesses alle Gewerbetreibenden angemessen eingebunden werden.

Mit Ausweisung einer Fußgängerzone ist eine Halte- und Wendemöglichkeit für Busse und Taxis im Platzbereich nicht mehr vorgesehen und müsste im unmittelbaren Umfeld neu geregelt werden. Opernbusse nutzen künftig die bestehende Anfahrtszone in der Alfons-Goppel-Straße. Von dort besteht ein direkter Zugang zur Staatsoper und zum Residenztheater. Für Reisebusse steht die bestehende Busanfahrtszone am Karl-Scharnagl-Ring zur Verfügung, die um drei weitere Stellplätze erweitert wird. Die Routen der Sightseeingbusse sind zu überprüfen und ggf. neu zu planen. Sightseeing-Busse könnten sowohl über Tal, Sparkassenstraße und Hofgraben, als auch über Hofgartenstraße und Alfons-Goppel-Straße in die Maximilianstraße fahren. Ersatzstandplätze für Taxen könnten im Verlauf der Maximilianstraße voraussichtlich erst östlich der Alfons-Goppel-Straße ausgewiesen werden.

Das RAW hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass aus Sicht des Tourismus der völlige Ausschluss von Bussen am Max-Joseph-Platz kritisch zu sehen ist. Ein generelles Verbot für Busse, die Maximilianstraße westlich des Hofgrabens zu befahren, hätte zur Folge, dass neben den beiden Rundfahrten-Unternehmen mit fester Route (Hop on Hop off), auch die vielen nationalen und internationalen Besucherinnen und Besucher aller sonstigen Busrundfahrten im Rahmen von Busreisen nach München den Max-Joseph-Platz nicht mehr anfahren könnten. Da der Max-Joseph-Platz mit dem Nationaltheater und dem Königsbau der Residenz einer der schönsten historischen Plätze der Stadt ist, würde dies die Rundfahrten deutlich unattraktiver machen.

Bus-Städtereisen werden laut RAW vor allem von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen unternommen, die auf eine kurze Laufdistanz zur Innenstadt angewiesen sind. Busanfahrtszonen außerhalb des Zentrums und der Umstieg auf den ÖPNV sind für diese Personengruppe häufig zu beschwerlich.

Die vorgeschlagene grundsätzliche Routenänderung der Rundfahrten-Busse mit Durchfahrt vom Tal über Sparkassenstraße/Hofgraben zur Maximilianstraße hält das RAW für problematisch. Die Dauer der Genehmigungsverfahren für neue Haltestellen und ggf. neue Routen für die Betreiber der Stadtrundfahrtbusse könnte auch Übergangslösungen erforderlich machen.

Das RAW hält geeignete Ersatzstandorte für Busanfahrtszonen in nächster Umgebung für erforderlich und geht vor dem Hintergrund des baustellenbedingten Entfalls der Busanfahrtszone am Thomas-Wimmer-Ring davon aus, dass durch die Ausweitung der Busanfahrtszonen an der Alfons-Goppel-Straße und am Karl-Scharnagl-Ring der Bedarf an zentrumsnahen Busanfahrtszonen noch nicht gedeckt ist.

Aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit in der Maximilianstraße bittet das RAW aus touristischer Sicht, die Variante einer kurzen Schleife der Busse über den Max-Joseph-Platz im Schrittempo aber ohne Halt in die weiteren Prüfungen, insbesondere im Hinblick auf die Verträglichkeit mit der Fußgängerzone, aufzunehmen.

Durch den Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 werden bis zu einer endgültigen Sperrung des Max-Joseph-Platzes Busse des öffentlichen Linienverkehrs und Rundfahrtbusse den Platz daher weiterhin durchfahren, aber nicht dort halten dürfen.

Wie die Darstellung der verschiedenen untersuchten Varianten unter Punkt 3.3. gezeigt hat, werden die Anforderungen in sehr unterschiedlicher Qualität in den einzelnen Varianten erfüllt. Einige Varianten sind baulich nicht realisierbar und scheiden somit aus, andere Varianten könnten zwar die Anforderungen erfüllen, werden aber entweder aus verkehrsfachlichen oder aus denkmalschutzfachlichen Gründen sehr kontrovers gesehen. Um nun zu einer tragfähigen und dauerhaft zufriedenstellenden Lösungsentscheidung zu kommen, wird vorgeschlagen alle verbleibenden, grundsätzlich denkbaren Varianten in einen umfassenden sowohl fachlichen als auch öffentlichen Diskussionsprozess einzubringen, auf dessen Basis dann der Stadtrat über eine endgültige Lösungsvariante entscheiden kann. Die grundsätzlich denkbaren Varianten umfassen:

- die Varianten 3A und 3B mit Verlegung der Rampe zur Operntiefgarage in die Maximilianstraße (Anlagen 11.1 u. 11.2) und
- Variante 6B.

Um alle Varianten auf vergleichbarer Ebene im Rahmen des geplanten fachlichen und öffentlichen Diskussionsprozesses bewerten zu können, ist es erforderlich, dass für die optionalen Lösungsvarianten 3A und 3B noch vertiefende Untersuchungen und Visualisierungen hinsichtlich der exakten Positionierung der Tiefgaragenrampen an jeweils vorgegebener Stelle und ihrer Dimensionierung sowie der Gestaltungsmöglichkeiten der Zu- und Ausfahrten unter der besonderen Berücksichtigung der städtebaulich herausragenden Bedeutung der Maximilianstraße mit europäischem Rang auf Basis der bereits vorliegenden Vorprüfungen des Baureferates durchgeführt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, die Auswirkungen der Varianten 3A, 3B und ggf. 6B auf die umliegenden Straßenzüge zu ermitteln.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Maximilianstraße eine planfestgestellte Baustellenabfahrtsstraße für den Bau der 2. Stammstrecke insbes. am Marienhof ist und ggf. auch für die Baustellenzufahrt herangezogen werden wird. Demzufolge dürfen bauliche Maßnahmen in der Maximilianstraße nicht dazu führen, dass der Baustellen-Lkw-Verkehr nicht mehr über die Maximilianstraße abgewickelt werden kann. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Varianten 3A, 3B und 6B erst nach Abschluss der Bauarbeiten der 2. Stammstrecke realisiert werden können.

5. Weiteres Vorgehen

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.07.2017 setzt das Kreisverwaltungsreferat zum baldmöglichsten Zeitpunkt eine Sperrung des Max-Joseph-Platzes für Busse mit Ausnahme der Busse des öffentlichen Linienverkehrs und der Rundfahrtbusse, die bis zu einer endgültigen Sperrung des Platzes weiterhin durchfahren, aber nicht dort halten dürfen, um. Zudem sollen Bussen mit der Schadstoff-Emission-Klasse Euro 5 ab Ende 2018 die Durchfahrt verboten werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird im Benehmen mit dem Baureferat, der Münchner Stadtentwässerung sowie dem Kreisverwaltungsreferat und der Betreiberin der Tiefgarage für die Varianten 3A, 3B und ggf. 6B die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen als Grundlage für den öffentlichen Diskussionsprozess zu bewerten und zusammenstellen.

Die Machbarkeitsuntersuchungen sollen auch Aussagen zu folgenden Punkten enthalten:

- Unter der besonderen Rücksicht auf das hinsichtlich Stadtgestaltung und Denkmalschutz sensible Umfeld, sollen die Möglichkeiten der Platzierung, Dimensionierung und Gestaltung der Tiefgaragenzufahrten bei den Varianten 3A und 3B in der Maximilianstraße untersucht und dargestellt werden.
- Aussage zur Leistungsfähigkeit der geplanten Abfertigungsanlagen bei der Zufahrt in die Tiefgarage
- Prüfung der Veränderungsmöglichkeiten der inneren Organisation der bestehenden Tiefgarage zum Ausgleich der nurmehr einspurigen Zufahrtsrampe und ggf. damit verbundener Entfall von Stellplätzen innerhalb der Tiefgarage sowie Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb in der Maximilianstraße
- Finanzierung der Planungsmittel im Baureferat

Die Bereitstellung der in 2018 und 2019 erforderlichen Planungsmittel (Planer, Gutachter, Sachverständige) und Verpflichtungsermächtigungen erfolgt aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale für vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau“. Dadurch ergibt sich keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen werden für die Varianten 3A, 3B und ggf. 6B vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung als Grundlage für den geplanten öffentlichen Diskussionsprozess zusammengestellt.

Sobald die Ergebnisse aller Untersuchungsaufträge vorliegen, sollen alle infrage kommenden Lösungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit sowie den betroffenen Trägern Öffentlicher Belange und Fachverbänden präsentiert und zur Diskussion gestellt werden. Das Diskussionsergebnis soll dann fachübergreifend unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ausgewertet und mit einer Empfehlung zur endgültig umzusetzenden

Variante dem Stadtrat in einer Beschlussvorlage zur Entscheidung vorgelegt werden.

Alle diese Schritte erfolgen unter Einbeziehung der Münchner Hochgaragen GmbH (Mühoga) als Betreiberin der Operntiefgarage auf Basis des bis 31.12.2061 bestehenden Erbbaurechts.

6. Anträge

Dem am 23.05.2007 gestellten Antrag Nr. 02-08 / A 03722 von Frau ehemalige Stadträtin Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Alexander Reissl wird nach Maßgabe der vorstehende Ausführungen entsprochen.

Dem am 24.03.2015 gestellten Antrag Nr. 14-20 / A 00831 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL wird nach Maßgabe der vorstehende Ausführungen entsprochen.

Dem am 17.04.2015 gestellten Antrag Nr. 14-20 / A 00890 von Herrn StR Alexander Reissl wird nach Maßgabe der vorstehende Ausführungen entsprochen.

Dem am 9.11.2015 gestellten Antrag Nr. 14-20 / A 01553 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL wird nicht entsprochen.

Dem am 06.02.2017 gestellten Antrag Nr. 14-20 / A 02847 von Herrn StR Richard Quaas und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss wird nach Maßgabe der vorstehende Ausführungen entsprochen.

Die Vorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den SWM/MVG abgestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung angehört, hat der Vorlage zugestimmt und folgende Stellungnahmen abgegeben:

„Der Bezirksausschuss 01 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 17.10.2017 mit dem o.g. Vorgang.

Der BA 1 stimmt der Vorlage grundsätzlich zu, fordert aber beim Vorschlag 6b) zu prüfen, ob die Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage versetzt angeordnet werden kann, um die Benützbarkeit in der Alfons-Goppel-Straße weiterhin zu erhalten.

Bitte senden Sie die Ergebnisse der entsprechenden Prüfung an ba1@muenchen.de.“

Diese Stellungnahme wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt gewürdigt:

Wie bereits in den Ausführungen zur Variante 6B in Abschnitt 3.3 ausgeführt, soll für diese Variante auf Basis einer aktuellen Aufmessung des Querschnitts der Alfons-Goppel-Straße und einer überschägigen Abschätzung der notwendigen Breite für die Zufahrtsrampe geprüft werden, ob der verbleibende Straßenquerschnitt neben dem Rampenbauwerk verkehrstechnisch ausreichend für die vorgesehenen Nutzungen ist. Die Anbindung der Al-

fons-Goppel-Straße an die Maximilianstraße im Zweirichtungsverkehr ist eine vorgesehene Nutzung und daher zu gewährleisten. Der Anregung des Bezirksausschusses wird somit bereits entsprochen.

Der Bezirksausschuss 1 hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Die mittelbar betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 3 Maxvorstadt wurden durch Abdrucke der Vorlage unterrichtet.

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. Die Ausführungen zu den durchgeführten Untersuchungen verschiedener Umgestaltungsvarianten zur Verbesserung der Verkehrssituation und Neugestaltung am Max-Joseph-Platz sowie der Vorschlag zum weiteren Verfahren zur Entscheidungsfindung einer endgültigen Umgestaltungslösung werden zur Kenntnis genommen.
2. Das Baureferat wird gebeten, mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Kreisverwaltungsreferat, der Münchner Stadtentwässerung und der Betreiberin der Tiefgarage die unter Punkt 5 des Vortrags der Referentin aufgelisteten Erweiterungen zur Machbarkeitsuntersuchung für die Varianten 3A und 3B (Verlagerung der Tiefgaragenzufahrten in die Maximilianstraße) sowie analog dazu ggf. für die Variante 6B (Verfahren in zwei Schritten gemäß 3.3 Vortrag) die Machbarkeitsuntersuchungen als Grundlage für den öffentlichen Diskussionsprozess durchzuführen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Auswirkungen der Varianten 3A, 3B und ggf. 6B auf die umliegenden Straßenzüge ermitteln.

Die Bereitstellung der in 2018 und 2019 erforderlichen Planungsmittel (Planer, Gutachter, Sachverständige) und Verpflichtungsermächtigungen erfolgt aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale für vorlaufende Planungskosten für Straßen- und Brückenbau“. Dadurch ergibt sich keine unterjährige Budgetausweitung.

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird nach Vorlage der Ergebnisse des in Antragspunkt 2 erteilten Auftrags alle im Weiteren denkbaren Lösungsvarianten nach einer vertieften Prüfung ihrer baulichen und verkehrlichen Machbarkeit im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsprozesses bewerten und dem Stadtrat eine Empfehlung in einer Beschlussvorlage zur Entscheidung vorlegen. Der öffentliche Diskussions- und Entscheidungsprozess wird federführend durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt.

4. Die Varianten 1, 2A, 2B, 4, 5A, 5B, 5C und 6A werden nicht weiterverfolgt.
5. Der Antrag Nr. 02-08 / A03722 von Frau ehemalige Stadträtin Claudia Tausend und Herrn Stadtrat Alexander Reissl vom 23.05.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00831 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00890 von Herrn StR Alexander Reissl vom 17.04.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01553 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 19.11.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02847 von Herrn StR Richard Quaas und Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss vom 06.02.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. 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 Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) 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 das Direktorium HA II-IV (5x)
 3. An die Bezirksausschüsse 1, 2 und 3
 4. An das Baureferat
 5. An die Stadtwerke München GmbH
 6. An das Kreisverwaltungsreferat
 7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
 8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, I/01 BVK, I/1, I/11-1, I/3, I/4
 9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
 10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
 11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
 12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
 13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-1

Am.....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3