

Telefon: 089/233 - 39871  
Telefax: 089/233 - 39868

**Kreisverwaltungs  
referat**

Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Temporäre Verkehrs-  
angelegenheiten  
KVR-III/132

**Antrag zur dringlichen Behandlung am 18.12.2018 in der Vollversammlung  
Verkehrsführung für den Baustellenverkehr des Oskar-von-Miller-Gymnasiums**

**- Stadtbezirk 12 – Schwabing - Freimann**

Antrag Nr. 14-20 / A 04761 der FDP - HUT Stadtratsfraktion vom 06.12.2018, eingegangen am 07.12.2018

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13668**

9 Anlagen

**Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 18.12.2018 (SB)  
Öffentliche Sitzung**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>3</b>
1. Problemstellung/Anlass.....	3
1.1 Ausgangslage.....	3
1.2 Bauablauf und Baustelleneinrichtung.....	4
1.3 Verkehrsführung in Abstimmung mit KVR und Polizei:.....	5
2. Weiterführende Prüfungen.....	5
2.1 Wenden der LKW in Abstimmung mit KVR und Polizei (Anlage 1):.....	5
2.2 Umfahrung:.....	5
3. Baustellenabfahrt – verschiedene Varianten.....	6
3.1 Baustellenabfahrt – Variante 1 (Anlage 2).....	6
3.2 Baustellenabfahrt – Variante 2 (Anlage 3).....	6
3.3 Baustellenabfahrt – Variante 3 (Anlage 4).....	6
3.4 Baustellenabfahrt – Variante 4 (Anlage 5).....	7
3.5 Baustellenabfahrt – Variante 5 (Anlage 6).....	7
3.6 Baustellenabfahrt – Ergebnis.....	8
4. Baustellenzufahrt – verschiedene Varianten.....	8
4.1 Baustellenzufahrt – Variante 1 (Anlage 7).....	8
4.2 Baustellenzufahrt – Variante 2 (Anlage 8).....	9
4.3 Baustellenzufahrt – Ergebnis.....	9
5. Parkplatzsituation.....	10
6. Fazit.....	11

7. Abstimmung Referate / Fachstellen.....	11
7.1 Anhörung des Bezirksausschusses.....	11
7.2 Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	11
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>13</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>13</b>

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Problemstellung/Anlass

#### 1.1 Ausgangslage

Die Generalsanierung mit Erweiterungsbauten der zwei Gymnasien Oskar-von-Miller-Gymnasium und Maximiliangymnasium ist im 2. Schulbauprogramm zur Realisierung mit Beschluss des Stadtrates am 26.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08675 vom 05.07.2017/26.07.2017), mit Zeitplanung genehmigt worden. Nach dem Auszug der Schüler im Sommer 2018 in die Pavillons Domagkstraße und Tivolistraße ist bereits mit vorbereitenden Maßnahmen begonnen worden. Der Schulbetrieb soll zum Schuljahresbeginn 2022 wieder aufgenommen werden. Die Pavillons werden als Ausweichquartier für weitere Baumaßnahmen weiter benötigt.

Die Baustellenlogistik und Baustelleneinrichtung wurde von einem spezialisierten Fachplanungsbüro erstellt. Die Verkehrsführung wurde in mehreren Terminen vorab mit dem KVR und der Polizei abgestimmt.

Die Vorstellung des Projektes fand durch das Referat für Bildung und Sport in der Bürgerversammlung am 14.07.2016 statt. Die aktuelle Planung wurde dem BA am 21.03.2017 vorgestellt. Die Vorstellung der Verkehrsplanung mit der Baustelleneinrichtung erfolgte im BA am 11.07.2018 und anschließend in der Bürgerversammlung am 12.07.2018. Am 18.10.2018 wurden die Anwohner mit einer Wurfsendung über die Verkehrsführung informiert. In der Folge fand eine Informationsveranstaltung am 6.11.2018 für die Bürger vor Ort statt.

Die komplexe Baumaßnahme umfasst die gesamte Generalsanierung der beiden Bestandsgebäude und im Innenhof den Neubau zweier unterirdischer Sporthallen und eines Fachlehrsaaal-Erweiterungsgebäudes mit einer Geschoßfläche von insgesamt 28 000 m<sup>2</sup>.

Zur Realisierung der Turnhallen und des Erweiterungsbaus im Innenhof werden derzeit Bohrpfehlwände eingebracht. Weiter müssen Betoninjektionen zur statischen Ertüchtigung der Fundamente durchgeführt und der umfassende Aushub von 26 000 m<sup>2</sup> Erdreich ab Ende 2019 bis Ende Mai 2020 vorgenommen werden, um anschließend die Neubauten zu errichten.

Die Generalsanierung des Gebäudes selbst, die parallel umgesetzt wird, besteht aus dem Ausbau der Dach- und Untergeschosse für zusätzlich benötigte Flächen, die Beseitigung erheblicher Brandschutz- und statischer Mängel bis hin zum Austausch von Decken, die komplette Erneuerung der gesamten technischen Ausrüstung, eine komplette Dachsanierung sowie die Sanierung und energetische Ertüchtigung der denkmalgeschützten Fassade.

In einem ersten Schritt werden innerhalb des Gebäudes Abbrucharbeiten an Decken und Wänden durchgeführt. Dieser Rückbau hat bereits in den ehem. Gymnastikhallen im Süden begonnen und arbeitet sich stufenweise Richtung Norden in die Kopfbauten vor.

Ab Mitte 2021 beschränken sich die wesentlichen Arbeiten auf den Innenausbau.

Außen, entlang Stury-, Siegfried- und Karl-Theodor-Straße bleiben die Fenster in den Fassaden zum Schutz gegen Lärm und Staub bis zum unmittelbaren Einbau der neuen Fenster – soweit baubetriebliche Notwendigkeiten nicht entgegenstehen - erhalten. Entlang der Sturystraße werden zusätzlich die Fenster der Sporthallen mit Holzplatten geschlossen. Zur Karl-Theodor-Straße wurden die Öffnungen der Toranlage auch mit Holzplatten geschlossen.

## **1.2 Bauablauf und Baustelleneinrichtung**

Innenhof:

Die unter 1.1 beschriebene Neubebauung des gesamten Innenhofs wird ausschließlich über die Karl-Theodor-Straße abgewickelt. Dies bedeutet, dass der gesamte Innenhof für Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen zur Generalsanierung nicht zur Verfügung steht.

Das übrige innerstädtische Umfeld um das Gebäude ist sehr eng bemessen. Die Gebäude stehen entlang der Grundstücksgrenze, zum Teil mit einem kleinen vorgelegerten Grünbereich. Nur die schmalen Gehwege an der Stury- und Siegfriedstraße können als Bauraum mit Gerüstaufstellung für Sanierung von Fassaden und Dach genutzt werden.

Die zentrale Baustelleneinrichtung liegt, von den Wohngebäuden abgewandt, auf dem ehemaligen Lehrerparkplatz und einem kleinen Anteil der Freisportanlage auf dem Morawitzkygelände. Mit nur 500 qm Lagerfläche müssen 28.000 qm Geschossfläche saniert und erweitert werden.

Dort befindet sich eine Be- und Entladestelle der Schwerlast, mit Materiallager. Von hier wird das Material über das gesamte Gelände verteilt. In diesen Bereich innerhalb des Bauzauns können bis zu 5 Baufahrzeuge hinter einander be- und entladen werden. Damit wird ein Rückstau von Fahrzeugen auf umliegende Straßen vermieden.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt mit einem einzigen zentralen Turmdrehkran im Innenhof. Der Schwenkradius verläuft ausschließlich über der städtischen Baustelle.

Der Bauzaun wurde möglichst platzsparend nur auf dem gebäudeseitigen Gehweg um das Gebäude geplant. Zur Versorgung der Bereiche ohne Krananbindung werden

noch drei Gerüstaufzüge benötigt, einer in der Morawitzkystraße, der zweite in der Sturystraße, und der Dritte in der Siegfriedstraße.

Dabei ist vorgesehen, dass die Baustellenfahrzeuge zur Belieferung der Baustelle bei den Gerüstaufzügen durch ein Tor im Bauzaun in den Bauraum fahren und innerhalb der Baustelle zwischen Bauzaun und Gebäude be- und entladen werden.

Die restliche Fahrbahn der Sturystraße ermöglicht der Feuerwehr im Einsatzfall die vorgeschriebene uneingeschränkte Zufahrt.

### **1.3 Verkehrsführung in Abstimmung mit KVR und Polizei:**

Täglich sind ca. 20-50 LKW zu erwarten. Für die Bohrpfahlerstellung und den Aushub Turnhallen und Erweiterungsbau erfolgt die Beladung im Innenhof. Die Fahrzeuge verlassen den Innenhof direkt in die Karl-Theodor-Straße. Die restlichen Lieferungen fahren von der Karl-Theodor-Straße in die Morawitzkystraße ein. Unmittelbar in der zentralen Baustelleneinrichtung an der Morawitzkystraße werden die meisten Be- und Entladevorgänge abgewickelt. Die Fahrzeuge fahren dann über die Sturystraße und Siegfriedstraße wieder ab. Einzelne Fahrzeuge beliefern die Gerüstaufzüge an der Stury- und Siegfriedstraße. Dazu fahren auch diese wie beschrieben in die Baustelleneinrichtung ein.

In der Ausbauphase werden nur noch ca. 20-25 LKW erwartet.

Ein störungsfreier, geregelter Abfluss des Verkehrs wird durch den Kreisverkehr erzielt. Ein Wenden der Schwerlast ist an keiner Stelle möglich.

## **2. Weiterführende Prüfungen**

### **2.1 Wenden der LKW in Abstimmung mit KVR und Polizei (Anlage 1):**

Ein Wenden und Ausfahren von Sattelzügen und größeren LKW innerhalb des Baustellenbereichs in der Morawitzkystraße ist auf Grund von den notwendigen Wendekreisen hier nicht möglich.

Kleinere Fahrzeuge können bei mehrmaligen Rangieren und wenn die Entladestelle nicht durch weitere LKW benutzt wird, vor dem Maximiliansgymnasium wenden. Dazu sind zusätzlich Baumfällungen nötig, die derzeit mit der LBK abgeklärt werden.

### **2.2 Umfahrung:**

Die Umfahrung ist, wie oben beschrieben erforderlich. Die Umfahrung war aufgrund der Straßenradien ursprünglich über die Muffatstraße geplant. Im Zuge einer wiederholten Begehung konnte erzielt werden, dass die Umfahrung über die Siegfriedstraße erfolgt.

### **3. Baustellenabfahrt – verschiedene Varianten**

Die nochmalige Prüfung der Baustellenlogistik durch das Baureferat hat, wie unter Ziffer 2.1 beschrieben, ergeben, dass ein Wenden, insbesondere von Sattelschleppern, innerhalb des Baustellenbereichs auf Grund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich ist. Somit ist keine Ausfahrt direkt nach Norden, zurück zur Karl-Theodor-Straße hin, möglich. Die Führung des Baustellenverkehrs durch das Wohngebiet ist daher unumgänglich. Auf Grund dessen hat das Kreisverwaltungsreferat folgende verschiedenen Fahrtrouten gemeinsam mit der Polizei untersucht und bewertet. Die Abfahrtsituation und die Baustellenzufahrt wird im Folgenden detailliert einzeln aufgeschlüsselt betrachtet.

#### **3.1 Baustellenabfahrt – Variante 1 (Anlage 2)**

Der Baustellenverkehr wird durch die Baustelle nach Süden, über die Morawitzkystraße, zur Clemensstraße (Fahrradstraße) und von dort nach Osten, hin zur Leopoldstraße geführt. Folgen: Die Einbahnregelung der Morawitzkystraße muss in ihrer Richtung gedreht werden. Das bedeutet, dass alle Kinder, die über die Morawitzkystraße zum angrenzenden Schulbad gebracht und von dort abgeholt werden, nicht mehr direkt vor dem Schwimmbad, sondern auf der gegenüberliegenden Straßenseite aus- und einsteigen müssen. Sie sind gezwungen die Morawitzkystraße, in der nun der Baustellenverkehr abgewickelt wird, zu queren. Dadurch entsteht eine bisher nicht vorhandene Gefahrenstelle. Zudem wird der abfahrende Baustellenverkehr über eine unsignalisierte Einmündung auf die Leopoldstraße und weiter Richtung der verkehrlich überbelasteten Innenstadt geführt.

#### **3.2 Baustellenabfahrt – Variante 2 (Anlage 3)**

Der Baustellenverkehr wird durch die Baustelle nach Süden, über die Morawitzkystraße, zur Clemensstraße und von dort nach Westen, zur Belgradstraße geführt. Die Auswirkungen auf die Kinder, die zum Schulbad gebracht und von dort geholt werden, sind identisch zu Variante 1. Hinzu kommt, dass diese Route mit 900 m Länge (gesamte Clemensstraße) die deutlich längste Strecke durch das Wohngebiet darstellt.

#### **3.3 Baustellenabfahrt – Variante 3 (Anlage 4)**

Der Baustellenverkehr wird durch die Baustelle nach Süden, zur Sturystraße und anschließend über die Siegfriedstraße, Muffatstraße, Karl-Theodor-Straße zum Bonner Platz geführt. Gegen diese Führung hat sich der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirks ausgesprochen. Hintergrund ist zum einen eine Kindertagesstätte in der Muffatstraße, zum anderen der gepflasterte Straßenbelag in der Muffatstraße. LKW Fahrten sind hierauf geräuschintensiver. Zudem hatte der Bezirksausschuss bereits

Kenntnis von einem privaten Bauvorhaben (Abriss und Neubau) in der Muffatstraße, welches 2019 beginnen soll. Der Baustellenverkehr dieser Baustelle würde in Konflikt treten mit dem Baustellenverkehr der Schulsanierung. Verkehrsbehinderungen wären die Folge. Dem Wunsch des Bezirksausschusses wurde daher entsprochen, diese Variante wurde verworfen.

### **3.4 Baustellenabfahrt – Variante 4 (Anlage 5)**

Der Baustellenverkehr wird durch die Baustelle nach Süden, zur Sturystraße und anschließend über die Siegfriedstraße und Karl-Theodor-Straße zum Bonner Platz geführt. Der Baustellenverkehr wird bis zur Karl-Theodor-Straße, direkt um das zu sanierende Schulgebäude geführt. Anwohner sind somit nicht beidseitig der Straße betroffen. Da das Baureferat sowohl in der Sturystraße als auch in der Siegfriedstraße die bauseitigen Gehwege als Baustellenbereiche benötigt, bestehen hier weder beim Ausfahren aus der Baustelle noch im weiteren Verlauf bis zur Karl-Theodor-Straße potentielle Konfliktpunkte zwischen Baustellenverkehr und Fußgängern.

In der Karl-Theodor-Straße befinden sich zudem Fußgängerüberwege, die mit gut sichtbaren Aufstellflächen versehen sind und somit eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen. Rechtsabbiegevorgänge sind für den Baustellenverkehr bis zum Bonner Platz nicht erforderlich. Ab dem Bonner Platz stehen Hauptstraßen in Richtung Osten und Westen zur Verfügung, welche den Baustellenverkehr aufnehmen können. Zudem ist der Bonner Platz mit einer Ampel ausgestattet.

### **3.5 Baustellenabfahrt – Variante 5 (Anlage 6)**

Der Baustellenverkehr wird durch die Baustelle nach Süden, zur Sturystraße und anschließend über die Siegfriedstraße, und Karl-Theodor-Straße zur Leopoldstraße geführt. Die Führung direkt um die Baustelle ist identisch zu Variante 4. Von der Siegfriedstraße wird der Verkehr in dieser Variante aber in der Karl-Theodor-Straße nach Osten hin, zur Leopoldstraße, geführt. Ausfahrende Fahrzeuge müssen hier bereits jetzt regelmäßig längere Wartezeiten in Kauf nehmen, bis sie in die Leopoldstraße einfahren können. LKW benötigen, auf Grund ihrer Größe und Anfahrtdauer größere Lücken als PKW im fließenden Verkehr. Sie brauchen somit länger zum Ausfahren. In dieser Zeit stehen die LKW auf dem Rad- und Fußweg der Leopoldstraße und blockieren diesen. Radfahrer und Fußgänger warten aber regelmäßig nicht, bis sich die Fahrzeuge entfernt haben, sondern umlaufen bzw. umfahren sie. Hierdurch entstehen gefährliche Situationen. Ein Rückstau in die Karl-Theodor-Straße ist die Folge.

Zudem ist für Schülerinnen und Schüler der ausgelagerten Schulen, die den verbleibenden Teil des Schulsportplatzes auch während der Bauzeit nutzen, eine Schulbus Haltestelle erforderlich. Die Parkbucht auf der Südseite der Karl-Theodor-Straße, östlich der Baustelle ist der nächste und sicherste Möglichkeit zum Ein- und Ausstieg für die Kinder. Die Lage der Haltestelle wurde daher mit dem Referat für Bildung und

Sport abgestimmt. Eine alternative Lage konnte dabei nicht gefunden werden. Diese Variante der Baustellenabfahrt führt die LKW gezielt und direkt an der Schulbushaltestelle vorbei. Auf die Fahrbahn tretende Kinder sind dabei gefährdet. Neue Abstimmungen mit dem Referat für Bildung Sport hinsichtlich Schulwegsicherheit sind erforderlich, wobei durch die bereits erfolgten Abstimmungen klar ist, dass keine ähnlich gute Alternative zur Verfügung steht.

Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen durch den Baustellenverkehr und die Schulbusse ist für diese Variante eine bauliche Anpassung der Parkbucht in ihrer Länge und Breite erforderlich. Nur mit einem Umbau wird gewährleistet, dass Busse komplett in der Parkbucht halten können und nicht in den Verkehr hineinragen.

### **3.6 Baustellenabfahrt – Ergebnis**

In Abwägung der dargestellten Abfahrtsmöglichkeiten haben sich Polizei und Straßenverkehrsbehörde gemeinsam mit dem Baureferat im Rahmen der Vorplanung für Variante 4 ausgesprochen, da diese sowohl die wenigsten Konfliktpunkte mit den Schwimmbad besuchenden Kindern, der Schulbushaltestelle, dem Radverkehr entlang der Leopoldstraße und den Fußgängern rund um die Baustelle bedeutet. Zudem wird hier eine Überstauung der Karl-Theodor-Straße und es werden damit zusätzliche Emissionen im Wohngebiet vermieden. Diese Route wurde mit dem Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirks im Rahmen eines Ortstermins abgestimmt.

Die Straßenverkehrsbehörde hält an ihrer Einschätzung fest, dass die Abfahrt der Baustellenfahrzeuge über den Bonner Platz insbesondere im Hinblick auf den Fußgänger- und Radverkehr entlang der Leopoldstraße und für die Kinder an der Schulbushaltestelle ungefährlicher und damit zu bevorzugen ist. Die Nachteile von 50 LKW, die die Karl-Theodor-Straße in der Spitzenzeit täglich passieren überwiegen nicht die Nachteile für die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

## **4. Baustellenzufahrt – verschiedene Varianten**

Für die Zufahrt zur Baustelle stehen 2 Anfahrtsmöglichkeiten zur Verfügung, die beide keine Änderung der bestehenden Verkehrsführung erfordern. Diese Varianten wurden vom Kreisverwaltungsreferat gemeinsam mit der Polizei beleuchtet und bewertet.

### **4.1 Baustellenzufahrt – Variante 1 (Anlage 7)**

Der anführende Baustellenverkehr wird über die Leopoldstraße in die Karl-Theodor-Straße geführt. Diese Route ist die kürzeste. Die LKW biegen von der Leopoldstraße rechts ab. Der Straßenverlauf der Leopoldstraße ist in diesem Bereich gerade, die Einmündung Karl-Theodor-Straße ist nicht signalisiert, und der Radweg weist ein sehr hohes Aufkommen an Radfahrern auf, die mit teils hohen Geschwindigkeiten

fahren. Rechts abbiegende LKW stellen, auf Grund des toten Winkels, eine besondere Gefahr für Radfahrer und Roller fahrende Kinder dar. Eine Verlegung des Radverkehrs auf die gegenüberliegende Straßenseite scheidet auf Grund der zu geringen Radwegbreite aus.

Bei einem Ortstermin am 12.12.2018 wurde seitens der Straßenverkehrsbehörde untersucht, ob eine Teilsignalisierung der Einmündung möglich ist. Dies ist nicht möglich, da keine eigene Rechtsabbiegespur vorhanden ist. In Frage käme nur eine Vollsignalisierung des gesamten Knotenpunkts inkl. Trambahn. Um die Konfliktsituation rechts abbiegende LKW zum Rad- und Fußverkehr bei der Signalisierung auszuschließen, müsste abweichend zum Standard, der parallele Fuß- und Radverkehr in einer eigenen Phase bedient werden. Durch die damit verbundenen äußerst langen Rotphasen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Leopoldstraße ist mit einer dauerhaften Missachtung der Signalisierung zu rechnen. Die geringe Breite des zu überwindenden Fahrbahnbereichs im Einmündungsbereich unterstützt dies. Zudem ist die geringe Nähe von nur 75 m zur Signalanlage Ungererstraße problematisch. Inwiefern zudem bauliche Anpassungen im Straßenraum erforderlich wären, wie lange es dauern würde, bis eine Ampel geplant, beschafft und errichtet wäre konnte in der Kürze der Zeit nicht ermittelt werden. Ebenso konnten keine Kosten hierfür ermittelt werden.

#### **4.2 Baustellenzufahrt – Variante 2 (Anlage 8)**

Der anfahrende Baustellenverkehr wird über den Bonner Platz und die Karl-Theodor-Straße zur Baustelle geführt. Auf Grund vorhandener Fußgängerüberwege ist eine gesicherte Querung der Karl-Theodor-Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger möglich. Der Baustellenverkehr muss auf der gesamten Strecke nur ein Mal rechts abbiegen um in das Baufeld einzufahren und im Bereich der Baustellenzufahrten wurden Geh- und Radweg gesperrt. Fußgänger laufen auf der anderen Straßenseite, Radfahrer fahren auf der Fahrbahn im Fahrverkehr mit.

#### **4.3 Baustellenzufahrt – Ergebnis**

Für die Variante 1 sahen sowohl Polizei als auch Straßenverkehrsbehörde ein stark erhöhtes Risiko für schwere Verkehrsunfälle zwischen dem Baustellenverkehr und Radfahrenden (toter Winkel Problematik). Daher hatten sich Polizei und Straßenverkehrsbehörde gemeinsam mit dem Baureferat im Vorfeld für Variante 2 ausgesprochen.

Die gezielte Führung von Baustellenfahrzeugen, inkl. Sattelschleppern, über eine nicht signalisierte Rechtsabbiegebeziehung ist gefährlich (Variante 1). Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie zu einer Radschnellwegtrasse auf der Leopoldstraße er-

stellt, weil diese Straße ein sehr hohes Aufkommen an Radverkehr hat und sehr beengte Verhältnisse aufweist.

Mit der Baustellenzufahrt über den Bonner Platz (Variante 2) steht eine verkehrssichere Möglichkeit zur Verfügung. Die Anwohnerbelastung von maximal 50 LKW am Tag in den Spitzenzeiten (entspricht 4-5 pro Stunde) ist eher gering und überwiegt nicht die Verkehrsgefährdungen der Leopoldstraße, die durch Wahl der Variante 2 vermieden wird. Die Baustellenzufahrt über der Variante 2 ist sicherer und soll daher aufrecht erhalten bleiben.

## **5. Parkplatzsituation**

Das zu sanierende Schulgebäude befindet sich im Parklizenzengebiet Clemensstraße. Die Wohnbebauung darin verfügt größtenteils nicht über Tiefgaragen. Entsprechend hoch ist der Parkdruck.

Das Oskar-von-Miller-Gymnasium und das Maximiliansgymnasium sind am 06.08.2018 in Ihr jeweiliges Interimsquartier umgezogen. Betroffen von dem Umzug sind 1700 Schüler, rund 170 Lehrkräfte und 62 Referendare, die nicht mehr öffentlich oder mit dem eigenen Fahrzeug anreisen. In den Abendkursen der Volkshochschule waren zuletzt 1300 Teilnehmer pro Woche eingeschrieben. Diese Kurse finden nun nicht mehr im Stammgelände an der Karl-Theodor- und Siegfriedstraße statt. Die beiden historischen Turnhallen waren bisher durchgehend mit Abendsport belegt. Diese Veranstaltungen entfallen an diesem Standort.

Trotz der günstigen Verkehrslage ist davon auszugehen, dass nicht alle Nutzer des Gebäudes bisher öffentlich angereist sind und es wird sich diese Nutzungsreduzierung positiv auf die beengte Parkplatzsituation auswirken.

Im letzten genehmigten Stand vom 24.10.1975 wurden für die Schulen 32 Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen.

Auf Grund der Sanierungsarbeiten des Schulgebäudes und der beengten baulichen Verhältnisse im Bereich der Sturystraße ist es erforderlich das Baufeld soweit in die Fahrbahn hinein zu errichten, dass eine Restbreite von nur 3 m verbleibt.

Da zur Aufrechterhaltung des Fahrverkehrs, für Feuerwehr, Rettungsdienste und Müllabfuhr mindestens 3 m Restfahrbahn benötigt werden, ist das Parken während der Bauzeit in der Sturystraße nicht möglich. Es entfallen hierdurch ca. 33 Parkplätze.

Als Kompensationsmaßnahme zu diesem Parkplatzverlust werden in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirks alle 39 Parkplätze der Muffatstraße werktags ab 18 Uhr vom Mischparken in reine Bewohnerparkplätze umgewandelt. Zudem stehen auch die Parkplätze in der Siegfriedstraße, auf Seite der Baustelle nachts ausschließlich den Anwohnern zur Verfügung. Haltverbote, die benötigt wer-

den, damit Baufahrzeuge abbiegen, enge Kurven bewältigen oder aneinander vorbeifahren können, werden auf die Arbeitszeiten der Baustelle beschränkt. Sie stehen nachts den Bewohnern vollumfänglich zur Verfügung. Mit diesen Maßnahmen wird der Parkplatzverlust auf das erforderliche Minimum beschränkt.

## **6. Fazit**

Die Sanierung eines so großen Schulkomplexes, verbunden mit Neubauarbeiten im Innenhof, ist nicht ohne Beeinträchtigungen des Umfeldes möglich. Durch die Präferenzierung der Zu- und Abfahrtswege, die sichere Umleitung von Fußgängern über Zebrastreifen, das Entkoppeln von Baustellenein- und -ausfahrten vom Fußgängerverkehr und der Anpassungen der Parkregelungen hat die Verwaltung ein Konzept erarbeitet, welches sicherstellt, dass die Beeinträchtigungen für Kinder, Senioren, Gewerbetreibende, sowie für zu Fuß gehende und Rad fahrende Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich gehalten werden. Durch Kontrollen während des Bauablaufs wird die Situation regelmäßig überprüft und sofern erforderlich und möglich angepasst werden.

## **7. Abstimmung Referate / Fachstellen**

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat mitgezeichnet und ist mit dem Polizeipräsidium München abgestimmt.

### **7.1 Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirks Schwabing – Freimann war jedoch im Rahmen eines erfolgten Ortstermins am 13.11.2018 eingebunden. Die An- und Abfahrtsituation ist mit dem Bezirksausschuss abgestimmt.

### **7.2 Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herrn Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr 5.6.2 der AGAM war wegen der Kurzfristigkeit des Antrags und referatsübergreifender Abstimmungsprozesse nicht möglich.

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

## **II. Antrag des Referenten**

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die seitens Baureferat, Polizei und Kreisverwaltungsreferat gewählten Fahrtrouten über den Bonner Platz werden weiterhin genutzt.
3. Das Baureferat wird zur weiteren Begleitung für den Bezirksausschuss und die Anwohner einen runden Tisch unter Beteiligung des Referats für Bildung und Sport, des Kreisverwaltungsreferats und der Polizei einrichten.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04761 vom 07.12.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Ober/Bürgermeister/-in

Der Referent

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

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

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle

an das Revisionsamt

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/24 Beschlusswesen**

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat - H
3. An das Referat für Bildung Sport
4. An das Polizeipräsidium München - E4
5. An Kreisverwaltungsreferat – GL 1, GL 2 (3x)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
6. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA III/132  
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/24