

Telefon: 0 233-27360
Telefax: 0 233-21797

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

PLAN-HAI-32-1

Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
Stadt und Fluss,
Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05843 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-
Haidhausen vom 20.02.2019

Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum:
Ab Rosenheimer Platz stadteinwärts:
Radfahrstreifen während der Sanierungsarbeiten
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05844 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-
Haidhausen vom 20.02.2019

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der Vollversammlung des Stadtrates am
26.06.2019**
**Auswirkungen der Reduktion eines Fahrstreifens auf der Isarparallele und den
Ludwigsbrücken**
**Antrag Nr. 14-20 / A 05437 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Johann Sauerer
vom 28.05.2019, eingegangen am 28.05.2019**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13255

§ 4 Nr. 9b GeschO

Anlagen:
13. Antrag Nr. 14-20 / A.05437 vom 28.05.2019

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2019
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.03.2019,
02.05.2019 und 22.05.2019, einschließlich Hinweis/Ergänzung vom 18.03.2019, 2.
Hinweis/Ergänzung vom 20.03.2019, 3. Hinweis/Ergänzung vom 16.04.2019 und 4.
Hinweis/Ergänzung vom 13.05.2019.
Die Vollversammlung am 10.04.2019 hat bereits die Ziffern 3 bis 8 des Antrags der

Referentin (Thema Ludwigsbrücken) unter Maßgabe der Änderung der Ziffer 8 gemäß dem Änderungsantrag der SPD sowie die Ziffer 12 neu und Ziffer 16 mit Änderungen beschlossen.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 22.05.2019, unter Berücksichtigung des Änderungsantrages der SPD vom 22.05.2019, folgenden Beschluss gefasst:

1. ~~Den~~ Die weiteren Planungen für den innerstädtischen Isarraum ~~wird die grundsätzliche Beibehaltung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf der Isarparallele zwischen Reichenbachbrücke und Luitpoldbrücke zu Grunde gelegt werden unter den folgenden Prämissen weiter verfolgt:~~
 - Schaffung eines komfortablen und breiteren Zweirichtungsradswegs entlang der Isar
 - Schaffung von ausreichend Platz für den Fußgängerverkehr
 - Sicherstellung von ausreichend Platz für die baulichen Maßnahmen zur Belegung des innerstädtischen Isarraums (gem. Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum)
2. ~~Den~~ weiteren Planungen für den innerstädtischen Isarraum ~~wird die grundsätzliche Beibehaltung des Angebots für den ruhenden Kfz-Verkehr auf der Isarparallele zwischen Reichenbachbrücke und Luitpoldbrücke sowie in der Zeppelinstraße zu Grunde gelegt.~~

Die zuständigen Referate und die MVG werden beauftragt dem Stadtrat geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, um auf die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen zu reagieren.

Hierbei ist besonders zu achten auf:

 - die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs des ÖPNV z.B. in der Thierschstraße
 - die Weiterentwicklung des Parkraummanagements in den angrenzenden Wohn- und Geschäftsvierteln, um Parkraum für Anwohner und Gewerbetreibende zu gewährleisten
 - die Entwicklung von geeigneten Maßnahmen, um dem möglichen Schleichverkehr in den angrenzenden Vierteln entgegen zu wirken. Hierbei soll geprüft werden, ob dies mit neuen Einbahn-Regelungen in den angrenzenden Vierteln erreichbar ist.
3. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Änderung/Ergänzung beschlossen.
4. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
5. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
6. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.

7. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
8. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Ergänzung beschlossen.
9. Das Baureferat und Kreisverwaltungsreferat werden gebeten, im Bereich der Lukaskirche im Jahr 2019 einen Verkehrsversuch mit einer Fahrstreifenreduktion Richtung Süden für einen Zeitraum von 3 Monaten unter Berücksichtigung der anstehenden Baumaßnahmen der Stadtwerke München GmbH und des Baureferats im Bereich der Ludwigsbrücken durchzuführen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit beurteilen und dem Stadtrat die Ergebnisse zur Entscheidung vorlegen.
10. In Abhängigkeit der weiteren Planungen der Westseite des Isarufers wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat, beauftragt, eine vertiefende Untersuchung der Linksabbiegespur mittels einer Verkehrssimulation durchzuführen. Sofern weiterhin eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs nachgewiesen werden kann, werden die Ergebnisse einer Neugestaltung des Straßenraums durch das Baureferat zu Grunde gelegt.
11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in der Fortschreibung des Konzepts zum Busparken in München einen abschließenden Vorschlag für den Busparkplatz an der Erhardtstraße zu erarbeiten, der die Lage und Auslastung der verschiedenen innerstädtischen Standorte zum Busparken im Zusammenspiel mit der vorgeschlagenen Umwandlung der Bus-Schrägparkplätze in Bus-Längsparkplätze und einer Kurzzeitparkregelung bewertet.
12. Neu:
In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
13. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05843 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 20.02.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der BA-Antrag Nr. BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05844 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 28.02.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
16. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Änderung/Ergänzung beschlossen.“

Herr Bürgermeister Manuel Pretzl und Herr Stadtrat Johann Sauerer haben am 28.05.2019 den beiliegenden Antrag (zur dringlichen Behandlung) Nr. 14-20 / A 05437 (Anlage 13) gestellt. Darin wurden verschiedene Fragestellungen formuliert, zu denen vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung genommen wird:

„1. Welche Straßen (beidseits der Isar) werden in welcher Größenordnung von der Wegnahme eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung auf der Isarparallele zwischen Reichenbachbrücke und Luitpoldbrücke durch Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehr betroffen sein?“

Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

Wie in der Beschlussvorlage ausgeführt, sind die prognostizierten Verkehrsverlagerungen der einzelnen Planfälle durch einen Gutachter aus einem makroskopischen Verkehrsmodell generiert und in erster Linie als Tendenzen und weniger als absolute Zahlen zu verstehen. Sie können jedoch als Gradmesser der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Planfälle interpretiert werden.

Die Verkehrsumlegungen im Verkehrsmodell zeigen, dass bei dem heutigen Tagesverkehr von ca. 25.000 - 30.000 Kfz/24h durch die Reduzierung der Fahrstreifen auf der Isarparallele je Richtung eine Entlastung von ca. - 30 bis - 40 % je Fahrtrichtung (entspricht bis zu ca. - 7.000 Kfz je Richtung) erreicht werden kann.

Von Verkehrszunahmen betroffen sind dabei im Westen im Wesentlichen neben dem Altstadtring (ca. + 10 %, ca. 1.500 - 2.000 Kfz/24h) und der Maximilianstraße stadteinwärts (ca. + 30 %, 1.500 - 2.000 Kfz/24h) die unmittelbar zur Isarparallele angrenzenden untergeordneten Sammel- und Anwohnerstraßen wie z.B. Thierschstraße, Baaderstraße, Reichenbachstraße, Rumfordstraße mit Verkehrszuwächsen von z.T. über + 50 % (ca. 1.000 - 2.000 Kfz/24h).

Von Verkehrsverlagerungen östlich der Isar sind vor allem die parallel zur Isar verlaufenden Straßenzüge Ismaninger Straße (ca. + 20 %, ca. 2.000 - 3.000 Kfz/24h), Innere Wiener Straße (ca. + 10 - 30 %, ca. 500 - 1.500 Kfz/24h), Zeppelinstraße (ca. + 40 %, Ri. Süden: ca. 500 - 1.000 Kfz/24h), Lilienstraße (ca. + 60 - 80 %, Ri. Norden ca. 1.000 Kfz/24h) und der Straßenzug Schweigerstraße /Mariahilfplatz (ca. + 50 %, Ri. Süden: ca. 2.000 Kfz/24h) betroffen.

„2. Welche Straßen werden in welcher Größenordnung von der Wegnahme eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung auf den Ludwigsbrücken durch Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehr betroffen sein?“

Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

Bei der Reduzierung der Fahrstreifen auf den Ludwigsbrücken in beiden Richtungen von zwei auf einen Fahrstreifen ergeben sich gemäß der Umlegung des Verkehrsmodells Verkehrsabnahmen auf den Ludwigsbrücken von ca. - 30 % (ca. 6.000 Kfz/24h) je Richtung. Gemäß der Verkehrsumlegung ergeben sich die folgenden Verkehrszuwächse im Vergleich zur heutigen Verkehrsbelastung:

- Maximiliansbrücke + 30 - 35 % je Richtung (jeweils ca. 2.500 Kfz/24h)
- Corneliusbrücke: + 15 - 20 % je Richtung (jeweils ca. 1.000 Kfz/24h)
- Reichenbachbrücke: + 5 - 10 % je Richtung (jeweils ca. 500 - 1.000 Kfz/24h)
- Maximilianstraße stadteinwärts: + 30 - 50 % (ca. 2.500 Kfz/24h)
- Steinsdorfstraße Richtung Norden: +10 % (ca. 1.000 Kfz/24h)

- Einsteinstraße: + 10 – 15 % je Richtung (jeweils ca. 1.000 Kfz/24h)
- Fraunhoferstraße: + 10 – 15 % je Richtung (jeweils ca. 1.000 Kfz/24h)

„3. Sind beide Maßnahmen einzeln bzw. in Kombination nach Ansicht der Verwaltung verkehrlich abwickelbar?“

Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

Gemäß den Ausführungen in der Beschlussvorlage können beide Maßnahmen (Fahrstreifenreduktion jeweils auf der Ludwigsbrücke und der Isarparallele) für sich betrachtet rechnerisch nicht abgewickelt werden, ohne dass durch ein übergeordnetes, gesamtstädtisches Verkehrskonzept die Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs in München insgesamt maßgeblich reduziert werden. Dies gilt selbstverständlich auch für eine Kombination der beiden Maßnahmen. Bei einer Betrachtung der Verkehrsverlagerungen beider Maßnahmen ergeben sich allerdings auch gegenläufige Verkehrszu- bzw. abnahmen. Bspw. werden durch die Fahrstreifenreduktion auf der Isarparallele Verkehrszunahmen auf dem Streckenzug Innere-Wiener-Straße / Ismaninger Straße erwartet, wohingegen durch die Fahrstreifenreduktion auf den Ludwigsbrücken Verkehrsabnahmen für diesem Streckenzug erwartet werden.

Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrstreifenreduktion auf den Ludwigsbrücken aufgrund der anstehenden Instandsetzung der Brückenbauwerke früher und somit zeitlich versetzt zu einer Umgestaltung der Isarparallele erfolgen wird. Insofern werden sich die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf der Maßnahme Ludwigsbrücken bereits eingependelt haben, so dass der tatsächliche Verkehrszustand in die Umgestaltung der Isarparallele und der Erarbeitung von Maßnahmen zur Minimierung der zu erwartenden Schleichverkehre einfließen kann.

„4. Welche Auswirkungen sind in Bezug auf die Luftreinhaltung zu erwarten?“

Stellungnahme Referat für Gesundheit und Umwelt:

Eine vertiefte Einbindung des Referates für Gesundheit und Umwelt erfolgte bei der Erarbeitung der Verkehrsgutachten bislang nicht, die Thematik der Luftreinhaltung blieb bei der Gutachtenerstellung bislang unberücksichtigt. Aussagen zur lufthygienischen Situation können derzeit daher ausschließlich auf Basis vorliegender Messergebnisse (NO₂) sowie Prognoseberechnungen für die Ist-Situation auf Basis der Karte zum Referenzszenario S0 des von der Landeshauptstadt München in Auftrag gegebenen Masterplans zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München (Anlage 1 der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218, Seite 51ff) erfolgen. In der Karte wird die NO₂-Belastung im Jahresmittel im Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt München für das Bezugsjahr 2020 ohne Beachtung der hier relevanten Fahrstreifenreduzierungen mittels Modellrechnung dargestellt. Der folgenden Ausführung des Referat für Gesundheit und Umwelt werden die Antworten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu den Fragen 1 und 2 zu Grunde gelegt.

Die einschlägigen Jahresgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) werden seit 2012 im Stadtgebiet München eingehalten. Wenngleich die Messergebnisse der vom Landesamt

für Umwelt (LfU) betriebenen LÜB-Messstationen sowie auch die Messstationen des freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes eine kontinuierliche Verbesserung der lufthygienischen Situation in München vermuten lassen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14302 und www.muenchen/messergebnisse) sind dennoch bereits in der Ist-Situation Überschreitungen des Jahresgrenzwertes von NO₂ (40 µg/m³) in einzelnen, von Ausweichverkehren betroffenen Straßenzügen festzustellen. Die durch eine Fahrstreifenreduzierung hervorgerufenen Ausweichverkehre (siehe Antworten auf Frage 1 und 2) werden vermutlich eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation im betroffenen, umliegenden Straßennetz zur Folge haben.

Fahrstreifenreduzierung auf der Isarparallelen:

Westlich von der Isarpromenade wird in Teilen des Altstadtrings der Jahresmittelwert (NO₂) überschritten. Der Jahresmittelwert des Jahres 2018 der Messstation Frauenstraße des freiwilligen städtischen Messnetzes liegt mit 49 µg/m³ über dem Jahresgrenzwert für NO₂. Gemäß Karte zum Referenzszenario S0 werden für die östlich der Isar von Ausweichverkehren betroffene Ismaninger Straße und Innere Wiener Straße Jahresmittelwerte (NO₂) bis hin zu 53 µg/m³ prognostiziert und damit jeweils eine Überschreitung des Jahresmittelwertes prognostiziert.

Wenngleich in den anderen, in der Beantwortung von Frage 1 beispielhaft aufgeführten Straßen (Thierschstraße, Baaderstraße, Reichenbachstraße, Rumfordstraße westlich der Isar, sowie Zeppelinstraße Lilienstraße, Schweigerstraße / Mariahilfplatz östlich der Isar) der Jahresgrenzwert (NO₂) gemäß Karte zum Referenzszenario S0 derzeit eingehalten wird, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dort die prognostizierte Verkehrszunahme durch Ausweichverkehre eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation bis hin zu einer Grenzwertüberschreitung auslöst. Teilweise handelt es sich um Anwohnerstraßen, die von Ausweichverkehren aus lufthygienischer Sicht unbedingt freigehalten werden sollten.

Wenngleich im Zuge einer Reduzierung der Fahrstreifen eine Verringerung des Verkehrs auf der Isarparallelen prognostiziert wird (siehe Antwort auf Frage 1) muss sich selbst dort nicht zwangsläufig die lufthygienische Situation verbessern. Zwar wirkt sich grundsätzlich eine Verringerung der Verkehrsmenge um prognostizierte 30 bis 40 Prozent positiv auf die lufthygienische Situation aus. Neben der Verkehrsmenge ist für die verkehrliche Emission von Luftschadstoffen aber auch der Verkehrszustand (flüssig, Stop & Go etc.) ausschlaggebend. Wenn mit einer Verringerung der Fahrstreifen der Verkehr zunehmend beispielsweise von dem Zustand „flüssig“ in den Zustand „Stop & Go“ übergeht, kann damit eine Erhöhung der verkehrlichen Luftschadstoffemissionen einhergehen. In welcher Größenordnung der grundsätzlich auf die Lufthygiene positiv wirkende Effekt einer Verkehrsverringerung durch eine mögliche Verschlechterung der Emissionssituation bzgl. einer Veränderung des Verkehrsflusses kompensiert wird, kann nur durch ein lufthygienisches Gutachten bewertet werden.

Fahrstreifenreduzierung auf den Ludwigsbrücken:

In den Straßenzügen, die unter Beantwortung der Frage 2 beispielhaft als von Ausweichverkehren betroffene Straßen angegeben werden, wird gemäß Karte zum Referenzszenario SO in der Maximilianstraße der Jahresgrenzwert (NO_2) derzeit eingehalten. In Teilbereichen der Einsteinstraße werden Jahresmittelwerte bis hin zu $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, in der Fraunhoferstraße bis hin zu $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An der Messstation Steinsdorfstraße des freiwilligen städtischen Messnetzes auf Höhe der Hausnummer 15 wurde für das Jahr 2018 ein Jahresmittelwert von $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Damit werden in relevanten, von Ausweichverkehren betroffenen Straßenzügen bereits in der Ist-Situation der Jahresgrenzwert für NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten.

Inwieweit durch eine Fahrstreifenreduzierung auf den Ludwigsbrücken induzierte Ausweichverkehre zusätzlich die lufthygienische Situation im umliegenden Straßennetz verschärfen, kann ohne ein detailliertes lufthygienisches Gutachten nicht abgeschätzt werden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass auf Basis von einem detaillierten Verkehrsgutachten auch die lufthygienischen Auswirkungen untersucht werden sollten, um eine fundierte Beurteilungsgrundlage zu erhalten und darauf aufbauend ein schlüssiges großflächiges - auch im Hinblick auf den Immissionsschutz schlüssiges - Verkehrskonzept erstellen zu können. Eine Verlagerung des Verkehrs von der Isarparallele in die umgebenen Wohngebiete ist aus Umweltsicht unbedingt zu vermeiden.

Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung:

Bezüglich der Einbindung des Referats für Gesundheit und Umwelt und der Wechselwirkungen zwischen Verkehrsgutachten und der Beurteilung der Lärm- sowie lufthygienischen Auswirkungen wird auf die Ausführungen in der Beschlussvorlage auf den Seiten 31f verwiesen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt die Auffassung des Referats für Gesundheit und Umwelt, dass eine Verlagerung des Verkehrs in die umgebenen Wohngebiete unbedingt zu vermeiden ist. Die Vollversammlung vom 10.04.2019 und der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 22.05.2019 haben die zuständigen Referate und die Münchner Verkehrsgesellschaft bereits beauftragt, dem Stadtrat geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, um auf die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen durch eine Fahrstreifenreduktion auf den Ludwigsbrücken und der Isarparallele zu reagieren. Dabei sollen explizit geeignete Maßnahmen entwickelt werden, um dem möglichen Schleichverkehr in den angrenzenden Vierteln entgegenzuwirken.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05437 von Herrn BM Manuel Pretzl und Herrn StR Johann Sauerer vom 28.05.2019 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Aufgrund der o.g. Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin, **die Änderungen sind fett hervorgehoben.**

II. Antrag der Referentin

Ich wiederhole den vom Ausschuss mehrheitlich gefassten Beschluss und beantrage Folgendes:

1. Die weiteren Planungen auf der Isarparallele zwischen Reichenbachbrücke und Luitpoldbrücke werden unter den folgenden Prämissen weiter verfolgt.
 - Schaffung eines komfortablen und breiteren Zweirichtungsradwegs entlang der Isar
 - Schaffung von ausreichend Platz für den Fußgängerverkehr
 - Sicherstellung von ausreichend Platz für die baulichen Maßnahmen zur Belebung des innerstädtischen Isarraums (gem. Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum)
2. Die zuständigen Referate und die MVG werden beauftragt dem Stadtrat geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, um auf die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen zu reagieren.

Hierbei ist besonders zu achten auf:

- die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs des ÖPNV z.B. in der Thierschstraße
 - die Weiterentwicklung des Parkraummanagements in den angrenzenden Wohn- und Geschäftsvierteln, um Parkraum für Anwohner und Gewerbetreibende zu gewährleisten
 - die Entwicklung von geeigneten Maßnahmen, um dem möglichen Schleichverkehr in den angrenzenden Vierteln entgegen zu wirken. Hierbei soll geprüft werden, ob dies mit neuen Einbahn-Regelungen in den angrenzenden Vierteln erreichbar ist.
3. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Änderung/Ergänzung beschlossen.
 4. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
 5. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
 6. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
 7. In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
 8. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Ergänzung beschlossen.
 9. Das Baureferat und Kreisverwaltungsreferat werden gebeten, im Bereich der Lukaskirche im Jahr 2019 einen Verkehrsversuch mit einer Fahrstreifenreduktion Richtung Süden für einen Zeitraum von 3 Monaten unter Berücksichtigung der anstehenden Baumaßnahmen der Stadtwerke München GmbH und des Baureferats im Bereich der Ludwigsbrücken durchzuführen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit beurteilen und dem Stadtrat die Ergebnisse zur Entscheidung vorlegen.
 10. In Abhängigkeit der weiteren Planungen der Westseite des Isarufers wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat, beauftragt, eine vertiefende Untersuchung der Linksabbiegespur mittels einer Verkehrssimulation durchzuführen. Sofern weiterhin eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs nachgewiesen kann, werden die Ergebnisse einer Neugestaltung des Straßenraums durch das Baureferat zu Grunde gelegt.

11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in der Fortschreibung des Konzepts zum Busparken in München einen abschließenden Vorschlag für den Busparkplatz an der Erhardtstraße zu erarbeiten, der die Lage und Auslastung der verschiedenen innerstädtischen Standorte zum Busparken im Zusammenspiel mit der vorgeschlagenen Umwandlung der Bus-Schrägparkplätze in Bus-Längsparkplätze und einer Kurzzeitparkregelung bewertet.
12. Neu:
In der Vollversammlung am 10.04.2019 beschlossen.
13. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05843 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 20.02.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Der BA-Antrag Nr. BA-Antrags-Nr: 14-20 / B 05844 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-Haidhausen vom 28.02.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
16. In der Vollversammlung am 10.04.2019 mit Änderung/Ergänzung beschlossen:
17. **Der Antrag Nr. 14-20 / A 05437 von Herrn BM Manuel Pretzl; Herrn StR Johann Sauerer vom 28.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.**

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

II. **Abdruck von I. mit II.**
Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

III. **WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3**
zur weiteren Veranlassung.

zu IV.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An die Bezirksausschüsse 1, 2 und 5

3. An das Baureferat

4. An das Kreisverwaltungsreferat

5. An das Referat für Gesundheit und Umwelt

6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

7. An die Stadtwerke München GmbH

8. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I, HA I/01-BVK

10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II

11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III

12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV

13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-1
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der
Vollversammlung des Stadtrates
am 26.06.2019**

**Auswirkungen der Reduktion eines Fahrstreifens auf der Isarparallele
und den Ludwigsbrücken**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, dem Stadtrat zur Beratung in der Vollversammlung folgende Zahlen vorzulegen:

1. Welche Straßen (beidseits der Isar) werden in welcher Größenordnung von der Wegnahme eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung auf der Isarparallele zwischen Reichenbachbrücke und Luitpoldbrücke durch Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehr betroffen sein?
2. Welche Straßen werden in welcher Größenordnung von der Wegnahme eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung auf den Ludwigsbrücken durch Verkehrsverlagerungen und Schleichverkehr betroffen sein?
3. Sind beide Maßnahmen einzeln bzw. in Kombination nach Ansicht der Verwaltung verkehrlich abwickelbar?
4. Welche Auswirkungen sind in Bezug auf die Luftreinhaltung zu erwarten ?

Begründung:

Für die anstehenden Entscheidungen zur Isarparallele und zur Autofreien Altstadt sind die angefragten Zahlen zu Verkehrsverlagerungen auf das umgebende Straßennetz und zu Schleichverkehren eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Johann Sauerer
Stadtrat

