

**Anschlussbereiche westlich / östlich
der Ludwigsbrücken zwischen
Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig
im 1. Stadtbezirk Altstadt - Lehel,
im 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
und
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen**

Projektkosten (Kostenobergrenze):
11.000.000 €

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Anmeldung zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 - 2024

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17109

Anlage
Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 03.12.2019 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Die Vollversammlung des Stadtrates wurde mit dem Beschluss "Stadt und Fluss-Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255) am 10.04.2019 befasst und erteilte die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken.

Die grundlegende Rahmenbedingung für die Oberflächengestaltung der Ludwigsbrücken ist mit dem Beschluss wie folgt definiert: „Für die zukünftige Querschnittsaufteilung der Ludwigsbrücken und der Museumsinsel wird die auf Basis der Variante 1 - Durchgängige Reduktion eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung im Detail ausgearbeitete Querschnittslösung umgesetzt und der Objektplanung zugrunde gelegt. Ergänzend wird am westlichen Brückenkopf der inneren Ludwigsbrücke eine oberirdische FußgängerInnenquerung angelegt.“

Die Vollversammlung des Stadtrates hat daraufhin mit dem Beschluss „Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken über die Isar - Innere Ludwigsbrücke, Äußere Ludwigsbrücke“ vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15080) das Baureferat beauftragt, in den Anschlussbereichen westlich und östlich der Ludwigsbrücken die weiteren aus der Reduktion der Fahrstreifen erforderlichen Anpassungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke München GmbH (SWM) zu planen und die Projektgenehmigung im Stadtrat herbeizuführen.

Zwischenzeitlich wurden für die vorgenannten Baumaßnahmen die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet.
Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Die vom Stadtrat am 10.04.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255) beschlossene Fahrstreifenreduzierung auf den Ludwigsbrücken erfordert bauliche Anpassungen an den flankierenden Knotenpunkten und in den Anschlussbereichen. Diese Anpassungen resultieren aus der künftig geringeren verkehrlichen Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Ludwigsbrücken und sind für die zu- und abfließenden Verkehrsströme erforderlich.

Die baulichen Anpassungen umfassen:

- **Anschlussbereich westlich** der inneren Ludwigsbrücke bis Rumford-/Thierschstraße
- **Anschlussbereich östlich** der äußeren Ludwigsbrücke bis Rosenheimer Straße/Am Gasteig

Insbesondere soll auch die Kreuzung Zweibrücken-/Erhardt-/Steinsdorfstraße einschließlich der vom Stadtrat geforderten Fußgängerquerung am westlichen Brückenkopf der inneren Ludwigsbrücke umgebaut werden.

Die erforderlichen baulichen Anpassungsmaßnahmen wurden zusammen mit der Gleiserneuerung der Trambahngleise und der Umgestaltung der Trambahnhaltestellen durch die SWM in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat geplant und abgestimmt.

2.1 Gleiserneuerung, Tramhaltestellen

Zustandsbedingt müssen 720 m Streckengleise der SWM (d. h. 1440 m Einzelgleis) von der Thierschstraße / Rumfordstraße aus führend, über die Zweibrückenstraße auf die innere Ludwigsbrücke und weiter östlich der äußeren Ludwigsbrücke bis zum Gasteig erneuert werden.

Die bestehenden Gleisanlagen auf den Brücken sowie in den Anschlussbereichen der Zweibrückenstraße bis zur Haltestelle Isartor und östlich der Äußeren Ludwigsbrücke in der Rosenheimer Straße bis zum Gasteig werden dabei vollständig erneuert.

Im Bereich der Zweibrückenstraße bis zur Einmündung Erhardtstraße / Steinsdorfstraße wird von der SWM die Oberfläche als Rasengleis ausgestaltet. Der Gleiskörperabschnitt auf der Brücke wird dagegen direkt mit einer Asphaltdeckung versehen. Der Anschlussbereich ab äußerer Ludwigsbrücke bis Am Gasteig wird ebenfalls ein Rasengleis erhalten.

2.2 Anschlussbereich westlich der inneren Ludwigsbrücke bis Rumford-/Thierschstraße

2.2.1 Kreuzung Zweibrücken-/Erhardt-/Steinsdorfstraße

Der Knotenpunkt Zweibrücken-/Erhardt-/Steinsdorfstraße liegt unmittelbar westlich der inneren Ludwigsbrücke. Er wird aufgrund der Gleissanierung, der damit verbundenen Verschiebung der Gleislage, des Unfallschwerpunktes auf der nördlichen Seite und des Unfallhäufungspunktes auf der südlichen Seite umgestaltet und auf die neuen Bedürfnisse der Einstreifigkeit angepasst. Die nötigen Fußwegebeziehungen werden berücksichtigt.

Zu den Defiziten in puncto Verkehrssicherheit teilt das Kreisverwaltungsreferat Folgendes mit: „Die Kreuzung Zweibrücken-/Erhardt-/Steinsdorfstraße ist für den von der inneren Ludwigsbrücke kommenden Radverkehr zur Querung der Steinsdorfstraße äußerst unfallträchtig. Rechtsabbiegende Kfz missachten häufig den Vorrang des parallel geführten Radverkehrs. Bereits seit Jahren beschäftigt sich die Unfallkommission mit dieser Örtlichkeit. Etliche Maßnahmen zur Verbesserung (Signalschaltung, Roteinfärbung, Gelbblinker und Beschilderungen) wurden bereits umgesetzt. Eine nachhaltige Vermeidung dieser Unfälle konnte nicht erreicht werden.

Mit dem Neubau der Oberfläche auf den Ludwigsbrücken und den Anpassungen der Anschlussbereiche besteht nun die Möglichkeit, die Radverkehrsanlagen richtlinienkonform und verkehrssicher auszugestalten. Entsprechend den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind Radwegfurten für den geradeaus fahrenden Radverkehr links vom Rechtsabbiegestreifen anzulegen, also zwischen Rechtsabbiege- und Geradeausfahrstreifen. Die Radwegfurt wird rot eingefärbt. Die Signalisierung erfolgt zukünftig mit dem Individualverkehr. Dies wurde bereits bei den Planungen zur Oberfläche der Ludwigsbrücken berücksichtigt.“

Die Fußgängerfurt über die Steinsdorfstraße wird wegen des historischen Pylons, der momentan in der Flucht der Fußwegebeziehung steht, etwas nach Norden verlegt, um größere Aufstellflächen für den Fußgänger- und Radverkehr im Seitenraum zu schaffen.

Die Defizite an der Bushaltestelle in der Steinsdorfstraße (nicht barrierefrei, zu schmale Aufstellflächen) lassen sich ohne eine weitreichende Anpassung des gesamten Knotenpunktes nicht beheben. Daher werden die Bushaltestelle und diese Thematik in einem weiteren Projekt im Zusammenhang mit der Isarparallele mit einbezogen.

Momentan verläuft der Radverkehr in der Zweibrückenstraße stadtauswärts ab Morassistraße hinter dem Baumgraben auf einem 1,05 m breiten Radweg. Erst an der Einmündung zur Erhardtstraße taucht dieser abrupt hinter den Bäumen auf. Viele Autofahrende nehmen den Radverkehr dadurch nicht rechtzeitig wahr. Das Kreisverwaltungsreferat teilt dazu Folgendes mit:

„Auch für diese Örtlichkeit werden immer wieder Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung registriert. In einer Kontrollaktion „Rechtsabbieger“ zur Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“ wurde vom Polizeipräsidium München vom 02.03.2017 bis zum 19.03.2017 eine Online-Umfrage durchgeführt, in der Radfahrerinnen und Radfahrer Örtlichkeiten nennen sollten, an welchen diese bereits von Kraftfahrzeuglenkern behindert oder gefährdet wurden oder sie dies beobachtet hatten. Die Auswertung der Örtlichkeiten erfolgte priorisiert nach Häufigkeit der Meldungen. Von 15 Örtlichkeiten, die am häufigsten aufgeführt wurden, erreichte diese Querungsstelle Rang 6.

Wie bereits zuvor dargestellt bietet die zur Brückeninstandsetzung ebenfalls vorgesehene Gleissanierung inkl. der Anpassungen der Anschlussbereiche an die Einstreifigkeit für Jahre die einmalige Gelegenheit, Komfort und Sicherheit auch für die anderen Verkehrsteilnehmer zu optimieren.“

Um die Verkehrssicherheit an der Einmündung Erhardtstraße zu erhöhen, wird der Radverkehr bereits vor der Kreuzung auf einer Radwegfurt von 2,10 m Breite richtlinienkonform zwischen dem Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen bis zur Kreuzung geführt und befindet sich somit immer im Blickfeld des motorisierten Individualverkehrs.

Im Kreuzungsbereich wird auf der Ostseite die fehlende Fußgängerfurt ergänzt. Die anderen Furten werden nach Möglichkeit optimiert, sodass z. B. die Fußwegebeziehung nicht direkt auf die Pylone am Ende der inneren Ludwigsbrücke führt. Der Bordsteinradius an der Ecke Zweibrücken-/Erhardtstraße wird fahrdynamisch angepasst, wodurch zwei Parkplätze in der Erhardtstraße entfernt werden müssen. Die dortigen Behindertenstellplätze werden neu angelegt.

2.2.2 Zweibrückenstraße

In der Zweibrückenstraße zwischen Steinsdorfstraße und Liebherrstraße Richtung stadteinwärts existiert momentan ein Gehweg mit 3 m und daneben ein Radweg von 1,05 m Breite. In diesem Abschnitt wird am Fahrbahnrand geparkt.

Der MIV wird auf zwei Fahrstreifen geführt.

Künftig wird die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m reduziert. Gleichzeitig werden die Parkplätze aufgelöst, da stattdessen ein baulicher Radweg mit 2,30 m zzgl. einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m gebaut wird. Die vorhandenen Baumgräben werden vergrößert. Der bestehende Radweg wird zurückgebaut und der gewonnene Platz dem Gehweg zugeschlagen. Dieser weist künftig eine Breite von ca. 4,05 m auf.

Um die vor Kurzem errichteten Fahrradständer an der Einmündung Liebherrstraße baulich einzufassen, wird die östliche Gehwegnase in die Liebherrstraße gezogen und somit zugleich die Querungslänge für den Fußgängerverkehr reduziert.

Die Lieferzone in der Zweibrückenstraße vor Hausnummer 8 und 10 wird gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.02.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07454) in die Morassistraße verlegt. Somit kann diese Fläche für einen breiteren Radweg neben der Fahrbahn genutzt werden.

Die Aufstellfläche der Fußgänger bei der signalisierten Querung und die Durchgangsbreiten für die Fußgänger erhöhen sich dementsprechend.

Die westliche Gehwegnase am Einmündungsbereich wird vergrößert, um die Parkplätze in der Morassistraße zu fassen und die Querungslänge für den Fußgängerverkehr zu verkürzen.

Der Radweg in der Zweibrückenstraße wird ab der Einmündung zur Morassistraße auf eine Radwegfurt übergeleitet, entlang der Bushaltestelle und anschließend zwischen dem geradeausführenden und rechtsabbiegenden Fahrstreifen bis zur Kreuzung Erhardt-/Steinsdorfstraße geführt.

Die Bushaltestelle vor dem Deutschen Patentamt wird barrierefrei ausgebaut.

Dadurch entfallen 3 Parkplätze. Der bisherige bauliche Radweg mit einer Breite von 1,05 m vor dem Deutschen Patentamt wird zurückgebaut und dem Gehweg, der künftig eine bedarfsgerechte Breite von ca. 4,30 m erhält, zugeschlagen.

2.2.3 Trambahnhaltestelle Isartor

An der Breiterpassage, welche zugleich als Ein- und Ausgang zum S-Bahnhof Isartor dient, herrscht ein sehr hohes Fußgängerverkehrsaufkommen. Viele Schulklassen passieren dort den Gehweg, um zum Deutschen Museum zu gelangen. Außerdem steigen hier viele Fahrgäste von und zu den Trambahnlinien um.

Vor der Breiterpassage besteht durch den S-Bahnhof ein hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten. Fahrgäste, die mit der S-Bahn weiterfahren, stellen ihre Fahrräder auf dem nur 3,15 m breiten Gehweg ab, sodass für den Fußgängerverkehr der Gehweg nur sehr eingeschränkt zur Verfügung steht. Sperrmarkierungen, die das Abstellen von Fahrrädern unterbinden sollen, werden größtenteils missachtet. Um diese Situation zu verbessern, wurden Fahrradabstellanlagen in der Liebherrstraße geschaffen.

Vom Kreisverwaltungsreferat wurde aufgrund der hohen Fußgängerverkehrsströme eine überfahrbare Kaphaltestelle explizit gefordert und als ausdrücklich notwendig erachtet. Im Bereich einer überfahrbaren Kaphaltestelle würde die Fahrbahn bis auf eine taktil erfassbare Kante auf Gehbahnniveau angehoben. Die Gehbahn soll hierbei als Haltesteig dienen. Die Lichtsignalanlagen würden so geschaltet, dass beim Einfahren und bis zum Verlassen der Trambahn der gesamte Haltestellenbereich frei von Kfz- und Radverkehr ist. Somit wäre ein gesichertes Queren der Fahrgäste im Haltestellenbereich gewährleistet. Der wesentliche Vorteil dieser Haltestellenform ist, dass sie sehr wenig Platz verbraucht und sich gut in den Straßenraum integrieren lässt, da die Wartebereiche mit den Gehwegen kombiniert werden können.

Vorteilhaft wäre ist außerdem, dass an sehr hoch frequentierten Haltestellen die Fahrgäste erfahrungsgemäß schnell einsteigen können, da der Zugang zum Wartebereich „linear“ erfolgt und die Fahrgäste sich gleichmäßig auf alle Türen verteilen können. Die Fahrgäste können zum Ein- und Aussteigen ampelgesichert die Fahrbahn überqueren. Der Querungsbereich wird bei Einfahrt der Straßenbahn in die Haltestelle mittels Detektion geräumt, sodass dieser Bereich während des Fahrgastwechsels gesichert frei ist. Erst nach Abfahrt der Straßenbahn aus der Haltestelle wird der Kfz- und Radverkehr wieder freigegeben. Zur Verdeutlichung der Signalisierung erhält der Radverkehr vor der Haltestelle eine separate Radfahrrampel in Übergröße. Die Akzeptanz der Signalisierung insbesondere des Radverkehrs soll durch den Fahrgastwechsel auf der gesamten Haltestellenlänge und durch das angehobene Haltestellenkap erreicht werden. Durch die angehobene Fahrbahn ist das Ein- und Aussteigen in und aus der Trambahn barrierefrei und daher wesentlich komfortabler. Zusätzliche Ein- und Ausstiegshilfen insbesondere für Rollstuhlfahrerinnen/ -fahrer wären nicht mehr nötig. Aus Sicht des Behindertenbeirates verbleiben immer noch ein Höhenunterschied und ein horizontaler Spalt, die ein Teil der Rollstuhlfahrer (w/m/d) nicht überwinden kann.

Diese neue Haltestellenform hätte an dieser Stelle baulich den Vorteil, dass sowohl ein Radweg mit einer Breite von 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen als auch ein Gehweg mit einer Breite von 5,45 m Platz finden. Bei der Vorstellung der Planung im Städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen wurde gegen die Ausführung als überfahrbare Kaphaltestelle Einspruch erhoben. Der Beraterkreis ist der Auffassung, dass insbesondere die Vorrangrolle, die dem Radverkehr im Bereich der Haltestelle gegeben wird, an dieser Stelle ein Konflikt- und Sicherheitsrisiko für ein- und aussteigende Fahrgäste – mit und ohne Behinderung darstellt. Der Raum zwischen Haltestelle und Fahrzeug wird zwar sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr durch Lichtsignalanlagen gesichert geräumt, dennoch sei zu befürchten, dass gerade Radfahrende die Signalgeber missachten. Das Missachten der Signalanlage würde durch die Führung des breit ausgebauten Radweges mit 2,30 m (Vorgabe aus Stadtratsbeschluss Bürgerbegehren „Radentscheid“ vom 24.07.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) im Bereich der Haltestelle und dem Fehlen einer „erkennbaren“ Kreuzung forciert. Zudem seien die Radfahrenden sehr schnell (topographische Verhältnisse, E-Bikes), die vorgesehene Kombination der Haltestelle mit der Radverkehrsführung sei somit extrem gefährlich. Außerdem stellt der Behindertenbeirat fest, dass blinde Fahrgäste weder beim Ein- noch beim Aussteigen eine akustische oder taktile Führung über die Fahrbahn hätten. Der Beraterkreis forderte deshalb eine grundlegende Überplanung der stadteinwärtigen Haltestelle, da Verkehrskonzepte aus der Sicht der schwächsten Verkehrsteilnehmer gemacht werden sollen.

Aufgrund der massiven Bedenken des Beraterkreises barrierefreies Planen und Bauen wurde eine konventionelle Bahnsteiglösung vertieft untersucht.

Folgendes Ergebnis ist für die Umsetzung vorgesehen:

Der Raum, der durch das Entfallen eines Fahrstreifens gewonnen wird, kann dem Bahnsteig stadteinwärts, der momentan 1,93 m breit ist, zugeschlagen werden, sodass dieser künftig eine Breite von 2,75 m aufweist und eine Wartehalle untergebracht werden kann.

Der bestehende Radweg mit einer Breite von 1,45 m wird künftig 2,30 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen breit. Der Gehweg verbleibt in seiner bestehenden Breite von 3,15 m. Am signalisierten Fußgängerüberweg über die Zweibrückenstraße vor Hausnummer 9 hat der Gehweg eine Breite von 2,55 m.

Um die Situation mit den abgestellten Fahrrädern auf dem Gehweg vor der Breiterpassage zu entschärfen, werden an der Einmündung zur Liebherrstraße zusätzliche 12 Fahrradständer errichtet. Weitere Standorte werden untersucht.

Auf der stadtauswärts führenden Seite ist ein Haltesteig mit Wartehäuschen von 2,75 m Breite für die Trambahn geplant. Hier wird der Radweg, der bislang eine Breite von ca. 2,0 m hat, auf 2,30 m zzgl. einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m verbreitert. Der bestehende Gehweg mit einer Breite von ca. 2,50 m wird auf 3,0 m verbreitert.

2.2.4 Kreuzung Zweibrücken-/Rumford-/Thierschstraße

Im Kreuzungsbereich wird durch Markierung an den aktuellen baulichen Bestand Richtung Isartor angeschlossen. Die Einstreifigkeit wird hier aufgelöst. Auf der südlichen Seite der Zweibrückenstraße in Richtung Ludwigsbrücke beginnt die Einstreifigkeit an der Kreuzung Zweibrücken-/Rumford-/Thierschstraße. Der aktuell vorhandene Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen vor der Kreuzung wird ein reiner Rechtsabbiegestreifen, sodass nur noch ein Geradeausstreifen stadtauswärts vorhanden ist. Ebenso müssen die zufließenden Fahrstreifen bereits an der Kreuzung Isartorplatz/Frauenstraße reduziert werden, damit Fußgänger- und Radwegfurten an der Kreuzung durch den einstreifigen Abfluss nicht permanent zugestaut werden. Hierzu sind zwischen Frauen- und Rumfordstraße und im Kreuzungsbereich Markierungsarbeiten und ggf. Anpassungen der Signalisierung notwendig.

2.3 Anschlussbereich östlich der äußeren Ludwigsbrücke von der Rosenheimer Straße bis Am Gasteig

Momentan weist die Fahrbahn stadtauswärts eine Breite von ca. 8,30 m auf, worauf 3 Fahrstreifen abmarkiert sind. Der äußere ist mit 2,37 m untermaßig. Am Abend und am Wochenende wird dort Parken zugelassen. Der Seitenraum ist mit Mosaikpflaster ausgestaltet und in je einen 2,0 m breiten Rad- und Gehweg aufgeteilt.

Durch die Einstreifigkeit auf den Ludwigsbrücken muss der Anschlussbereich - die Rosenheimer Straße - angepasst und ein Fahrstreifen entfernt werden. Somit verbleibt stadtauswärts je ein Fahrstreifen in die Innere Wiener Straße und ein weiterer in der Rosenheimer Straße. Der Platzgewinn wird dem Seitenraum zugeschlagen, womit Radwege mit einer Breite von 2,30 m zzgl. einem Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m eingebaut werden können. Der Gehweg wird barrierefrei mit der Münchner Gehwegplatte versehen und künftig eine Breite von 3,0 m erhalten.

Im Kreuzungsbereich Am Gasteig werden Fahrbahn, Geh- und Radweg an die Bestandssituation angeschlossen. Um alle Wegebeziehungen zu berücksichtigen, müssen der Kreuzungsbereich und die zugehörigen Aufstellflächen verändert und neu markiert werden.

Da vom Rosenheimer Platz kommend dann keine zwei Abbiegespuren mehr Richtung Ludwigsbrücken benötigt werden, wird als Interimslösung ein Fahrstreifen stadteinwärts zu einem provisorischen Radfahrstreifen ummarkiert, der an der Hochstraße beginnend vom baulichen Radweg auf die Fahrbahn geführt wird. Der vorhandene Radweg wird in diesem Abschnitt zurückgebaut und die Flächen dem Gehweg zugeschlagen.

Aus der Inneren Wiener Straße kommend wird der aktuell auf der Gehbahn lediglich mit Mosaiksteinen abgetrennte Radweg aufgelöst und ab der Preysingstraße zu Lasten eines verkürzten Abbiegestreifens als baulich getrennter Radweg geführt. Nach der Kreuzung beginnt ein baulicher Radweg auf der nördlichen Seite in Richtung Ludwigsbrücken mit 2,30 m Breite zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen. Aufgrund des Fahrstreifenentfalls kann diese Breite mit gleichzeitiger Verbreiterung des Gehwegs auf bis zu 4,38 m und mit einer regelkonformen Fahrstreifenbreite von 3,50 m hergestellt werden. Die neue Querung für den Fußgänger- und Radverkehr über die Rosenheimer Straße im Knotenpunkt Rosenheimer Straße / Lilien- / Zeppelinstraße wurde aus dem tangierenden Projekt "Fünf Plätze attraktiv neu gestalten - Rosenheimer Straße / Lilien- / Zeppelinstraße" herausgelöst und in den Projektumgriff integriert.

Der Stadtrat hat im Rahmen des Beschlusses "Fünf Plätze attraktiv neu gestalten" am 30.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07939) anhand der Untersuchungsergebnisse der vertieften verkehrlichen Untersuchungen zum Projekt Rosenheimer Straße / Lilienstraße / Zeppelinstraße das Baureferat beauftragt, die Neugestaltung des Platzes vor den Museum Lichtspielen und die Verkehrsbelange zu planen.

Im Projektumgriff befindet sich der überregionale Isarradweg im Abschnitt zwischen Rosenheimer Straße und Kreuzplätzchen, der künftig durchgängig als Zweirichtungsradweg ausgebildet werden soll.

Aktuell wird die Entwurfsplanung für die Platzgestaltung und die angrenzenden Straßenbaumaßnahmen erarbeitet. Dabei ist der Stadtratsbeschluss zum Radentscheid für den Zweirichtungsradweg inhaltlich maßgebend und muss in die Entwurfsplanung einfließen. Anschließend wird die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorgelegt.

2.4 Auswirkungen

In der Rosenheimer Straße stadtauswärts entfallen 12 Parkplätze auf dem rechten Fahrstreifen, die bisher zu bestimmten Zeiten und am Wochenende genutzt werden konnten.

In der Erhardtstraße entfallen 2 Parkplätze aufgrund der Anpassung des Bordsteinradius.

In stadteinwärts führender Richtung der Zweibrückenstraße entfallen 10 Parkplätze, stadtauswärts auf Höhe des Deutschen Patentamtes entfallen aufgrund der barrierefreien Ausgestaltung der Bushaltestelle 3 Parkplätze.

Das entspricht einer Gesamtanzahl von 27 Parkplätzen.

An der Ecke Zweibrückenstraße/Liebherrstraße wurden 12 Fahrradparkplätze errichtet.

Es können alle Bäume erhalten werden.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen haben der Maßnahme zugestimmt.

Der Städtische Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen hat der Planung „Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig“ zugestimmt.

Die Bezirksausschüsse 1 Altstadt - Lehel, 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 5 Au - Haidhausen wurden in einer Informationsveranstaltung am 25.09.2019 über die Baumaßnahme informiert.

Der BA 1 befasste sich in seiner Sitzung am 15.10.2019 und erneut am 12.11.2019 mit der Planung und lehnt diese ab, solange folgende Forderungen aus dem Positionspapier vom 11.10.2019 nicht geklärt sind:

1. Im Verkehrsgutachten wird festgestellt, dass das Lehel und das Gärtnerplatzviertel massiv mit Ausweichverkehr belastet werden. Eine derartige Lösung lehnen wir ab, da zu erwarten ist, dass es lediglich zu einer Verschiebung und nicht zu einer Reduzierung des Verkehrs kommen wird. Die umliegenden Gebiete müssen sofort in die Planung der Verkehrsführung mit einbezogen werden.
2. Die Situation am S-Bahnausgang Breiterhof ist in den neuen Planungen nicht gelöst, obwohl der BA1 dies wiederholt forderte. Die Verbreiterung des Fahrradweges alleine erhöht das Gefahrenpotential an dieser Stelle, da mit höheren Geschwindigkeiten gefahren werden kann.
3. Notwendige Anfahrts- bzw. Ladezonen, die in den Planungen nicht vorgesehen sind, müssen mit den Geschäftsleuten abgesprochen werden. Die mögliche Ladezone in der Morassistr. reicht bei weitem nicht aus.
4. Die in der Vorlage genannte Aufnahme des bestehenden Straßenverlaufs am Isartor-Platz ab Rumford-/Thierschstr. wird abgelehnt. Hier ist eine gesamte Neugestaltung des Isartor-Platzes in Angriff zu nehmen.
5. Dies ist mit einem Gestaltungswettbewerb für den gesamten Isartor-Platz (Verkehrs- und Grünflächen) umgehend vorzubereiten. Die bisherigen Planungen hierzu sind dem BA 1 in der Sitzung im November 2019 vorzustellen.
6. Des weiteren fordern wir erneut in diesem Zusammenhang die Reduzierung der Fahrspuren auf dem Thomas-Wimmer-Ring auf jeweils zwei umzusetzen. Die Verkehrsuntersuchungen hierzu lassen dies problemlos zu.

Zu Punkt 1:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

"Der Stadtrat hat mit dem Beschluss „Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung“ Folgendes beschlossen:

Ziffer 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 entgegenzuwirken. Hierbei soll geprüft werden, ob dies mit neuen Einbahn-Regelungen in den angrenzenden Vierteln erreichbar ist.

Ziffer 12: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die MVG werden beauftragt dem Stadtrat geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, um auf die in der Vorlage beschriebenen Verkehrsverlagerungen zu reagieren. Hierbei ist insbesondere auf den möglichst störungsfreien Betrieb des ÖPNV – vor allem auf der Corneliusbrücke und der Maximiliansbrücke Rücksicht zu nehmen.

Insofern hat die Stadtverwaltung bereits den Auftrag geeignete Maßnahmen gegen die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen zu erarbeiten. Aufgrund der zeitlichen Abläufe für die anstehende Gleiserneuerung durch die SWM und der notwendigen Instandsetzungsarbeiten der Ludwigsbrücken wird dies parallel erfolgen."

Zu Punkt 2:

Die Situation am S - Bahn-Ausgang Breiterhof und an der dortigen Tramhaltestelle „Isartor“ ist unter Punkt 2.2.3 ausführlich dargelegt.

Zu Punkt 3:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

"Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung besteht im Bereich des Bezirksausschusses 01 in der vorliegenden Planung lediglich in der Liebherrstraße nach den vorgesehenen Radabstellplätzen die Möglichkeit zur Einrichtung einer zusätzlichen Ladezone im näheren Umfeld. Nach den Erfahrungen aus dem Projekt Fraunhoferstraße wird die Einrichtung einer weiteren Liefermöglichkeit als sinnvoll angesehen."

Das Kreisverwaltungsreferat hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

"Natürlich ist es auch unser Bestreben, den Wirtschaftsverkehr zukünftig genügend Raum für Anfahrts- und Ladezonen zur Verfügung zu stellen. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist daher ein detailliertes Ladekonzept in Zusammenarbeit mit dem PLAN zu entwickeln."

Zu den Punkten 4 bis 6:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

"Am 24.07.2019 hat der Stadtrat die Übernahme des Bürgerbegehrens „Altstadt-Radring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560) beschlossen. Der Thomas-Wimmer-Ring und der Isartorplatz liegen beide in dessen Umgriff. Zurzeit bereitet die Verkehrsplanung einen Umsetzungsbeschluss vor, der am 04.12.2019 dem Stadtrat vorgelegt werden soll. Im Zuge der von der Verwaltung in dieser Beschlussvorlage vorgeschlagenen Umgestaltung zugunsten von Radverkehrsanlagen werden auch das Isartor und der Thomas-Wimmer-Ring mit überplant. Damit ist auch eine Abänderung der Entscheidung des Stadtrats vom 21.02.2018 zur Oberflächengestaltung Thomas-Wimmer-Ring und Isartor verbunden.

Dabei kann – nach Klärung der verkehrlichen Rahmenbedingungen – die Platzgestaltung durch einen Gestaltungswettbewerb erfolgen.

Diese Planungen benötigen allerdings den dabei üblichen Vorlauf und Abstimmungen. Vor allem eine zukünftige Verkehrsführung in der Frauenstraße ist dabei mit zu betrachten. Eine Aufnahme in das Projekt Sanierung Ludwigsbrücken kann deshalb nicht erfolgen."

Der BA 2 hat dem Projekt zugestimmt.

Der BA 5 hat dem Projekt zugestimmt.

Am 24.10.2019 fand ein Abstimmungsgespräch mit den Initiatoren des Radentscheids statt, bei dem das Projekt vorgestellt wurde. Dabei wurden die am Knotenpunkt Zweibrückenstraße/Erhardtstraße auf die Kreuzung zulaufenden Radwegfurten in Mittellage (zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegespur) in der Zweibrückenstraße und auf der inneren Ludwigsbrücke von den Vertretern des Radentscheids im Hinblick auf die Nutzung durch Kinder und ungeübte Radfahrende kritisch gesehen. Es bestand Einverständnis mit den Initiatoren, dass daher diese Form der Radverkehrsführung nach Fertigstellung der Baumaßnahme evaluiert werden soll.

3. Bauablauf und Termine

Das Projekt "Anschlussbereiche Ludwigsbrücke" betrifft zwei Bauherren: die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Baureferat, und die Stadtwerke München GmbH. Das Baureferat ist Bauherr für die öffentlichen Straßen- und Platzräume, die SWM für die Gleissanierung.

Die Planung und der Umbau der Tramhaltestellen, die Sanierung der Tramgleise sowie die angrenzenden Straßenbaumaßnahmen werden als Gesamtprojekt von der SWM umgesetzt und entsprechend gemeinsam ausgeschrieben. Die SWM wird bei diesem Projekt die Baudurchführung in Zusammenarbeit mit dem Baureferat übernehmen. Die SWM agiert für die Straßenräume somit als Auftragnehmerin des Baureferates.

An den Zuständigkeiten der Bauherrn für ihre Projekte, insbesondere als inhaltlicher Entscheider sowie als Entscheider über die politische und die öffentliche Vermittlung ändert sich dadurch aber nichts.

Aufgrund der terminlichen Zwänge soll das Baureferat beauftragt werden, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.

Die Instandsetzung der Brückenbauwerke beginnt im Frühjahr 2020.

Die Sanierung der Ludwigsbrücken und der dazugehörigen Gleisanlagen sind in einem Zug gleichzeitig durchzuführen, da während der Brückenarbeiten die Trambahnlinie 17 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Isartor und Gasteig außer Betrieb genommen werden muss. Dadurch können zusätzliche kostenintensive, aufwendige Einschränkungen im Verkehrs- und Betriebsablauf vermieden werden. Die SWM benötigt für den gesamten Abschnitt für die Erneuerung der Gleisanlagen Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern. Für den Bereich der Ludwigsbrücken hat die SWM den erforderlichen Stadtratsauftrag bereits mit Beschluss der Vollversammlung vom 10.04.2019 erhalten.

Für die östlichen und westlichen Anschlussbereiche muss dieser Auftrag mit vorliegendem Beschluss erteilt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt werden die Planfeststellungsunterlagen durch die SWM erarbeitet und vorbereitet. Um diese noch rechtzeitig bei der Regierung von Oberbayern zum Planfeststellungsverfahren einreichen zu können, benötigt die SWM eine Stadtratsentscheidung mit dieser Vorlage. Verzögerungen wirken sich unmittelbar auf die Zeitdauer der Gleiserneuerung sowie auf die erforderlichen Arbeiten für die dazugehörigen Straßenräume aus.

4. Kosten

Die SWM hat auf der Grundlage der mit der Landeshauptstadt München abgestimmten Entwurfsplanung die Kostenberechnung für die Gesamtmaßnahme der Anschlussbereiche westlich der inneren Ludwigsbrücke und östlich der äußeren Ludwigsbrücke erstellt. Demnach ergeben sich für den Kostenanteil des Baureferates Kosten in Höhe von 11 Mio. €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve von 1,1 Mio. €.

Das Baureferat wird mit der Stadtwerke München GmbH einen Durchführungsvertrag für die Herstellung und Federführung inklusive Kostenteilungsvereinbarung der Anschlussbereiche abschließen.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig. Bei der Kostenberechnung können sich im weiteren Verlauf der Planung Änderungen der Kosten aufgrund fehlender Informationen zu Kampfmitteln und Altlasten ergeben.

Die laufenden Folgekosten erhöhen sich nicht, da keine Verkehrsflächen neu hinzukommen.

5. Finanzierung

Der derzeitige Finanzbedarf entsprechend der marktbereinigten Kostenobergrenze beträgt 11 Mio. € .

Die Maßnahme „Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig“ ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm bisher nicht enthalten.

Das Baureferat wird die Maßnahme mit Projektkosten in Höhe von insgesamt 11 Mio. € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 1,1 Mio. €) zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 - 2024, in die Investitionsliste 1 anmelden.

Die Risikoreserve in Höhe von 1,1 Mio. € ist der Risikoausgleichspauschale zuzuführen.

Das Baureferat wird sich die in 2019 und 2020 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € (2019) und ca. 200.000 € (2020) aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale, Vorlaufende Planungskosten“ in 2019 und 2020 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bereitstellen lassen. Damit ergibt sich 2019 und 2020 keine unterjährige Budgetausweitung.

Das Baureferat wird für die Finanzposition 6300.950.1885.3 „Anschlussb. westl./östl. der Ludwigsbrücke Plank.“ die ab dem Jahr 2021 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2021 ff. anmelden.

Um die unter Ziffer 3 dargestellten Bautermine bzw. Bauabläufe einzuhalten, muss über die Beschlussvorlage jetzt entschieden werden. Bei einer Befassung des Stadtrates im Rahmen des Eckdatenverfahrens 2021 würde sich der Baubeginn und damit die Fertigstellung des Projektes um ca. 1 Jahr verzögern.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Die Stadtwerke München GmbH hat der Vorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat hat der Beschlussvorlage mit Ergänzungen zugestimmt. Diese wurden in die Sitzungsvorlage aufgenommen.

Aufgrund der erforderlichen Abstimmungen war eine rechtzeitige Zuleitung der Vorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM nicht möglich.

Eine Behandlung der Angelegenheit in der heutigen Sitzung des Bauausschusses ist jedoch erforderlich, weil sich ansonsten die unter Ziffer 3 dargestellten Bautermine bzw. Bauabläufe erheblich verzögern würden.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Projektkosten in Höhe von 11 Mio. € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, auf Basis der Projektgenehmigung das Planfeststellungsverfahren für den zuvor beschriebenen Bereich einzuleiten.
3. Das Baureferat wird beauftragt, zusammen mit der Stadtwerke München GmbH die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsvorbereitung zu erstellen.
4. Das Baureferat wird beauftragt, mit der Stadtwerke München GmbH einen Durchführungsvertrag für die Herstellung und Federführung inklusive Kostenteilungsvereinbarung der Anschlussbereiche abzuschließen.
5. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Kostenobergrenze eingehalten wird.
6. Das Baureferat wird beauftragt, die Maßnahme zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2020 - 2024 in die Investitionsliste 1 anzumelden.

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu:

Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücke zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1885

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programm- zeitraum 2020 - 2024	2020	2021	2022	2023	2024	Rest- finan- zierung 2025 ff.
	950	9.900	50	9.850	200	3.500	4.000	2.150	0	0
B	Summe	9.900	50	9.850	200	3500	4.000	2.150	0	0
G	Summe	0	0		0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St. A.		9.900	50	9.850	200	3.500	4.000	2.150	0	0
nachrichtlich Risikoreserve		1100		0						1.100

Die Risikoreserve in Höhe von 1.100.000 € wird der Risikoausgleichspauschale (Maßnahme-Nr. 6000.7500) zugeführt.

7. Das Baureferat wird beauftragt, sich die in 2019 und 2020 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 50.000 € (2019) und ca. 200.000 € (2020) aus der Finanzposition 6300.950.9920.0 „Pauschale, Vorlaufende Planungskosten“ in 2019 und 2020 auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
8. Das Baureferat wird beauftragt, die für die Finanzposition 6300.950.1885.3 „Anschlussbereiche westlich/östlich der Ludwigsbrücken zwischen Rumford-/Thierschstraße und Am Gasteig“ ab dem Jahr 2021 ff. erforderlichen Mittel rechtzeitig zu den Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2021 ff. anzumelden.
9. Den Ausführungen zur Dringlichkeit (Ziffer 5 des Vortrages) wird zugestimmt.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Manuel Pretzl
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

an die Stadtkämmerei – II/12, II/21

zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

An den Bezirksausschuss 1 Altstadt - Lehel

An den Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt

An den Bezirksausschuss 5 Au - Haidhausen

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAI-33

An das Kommunalreferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Kreisverwaltungsreferat KVR-I/313, KVR-I/320

An das Baureferat - H, G, J, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T 0, T 1, T1-VI-OBL, T1-VI-RV, T2, T3, TZ, TZ/K

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T1-VI-Mitte

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4