

Altstadt-Radlring

Abschnitt 3.2 – Thomas-Wimmer-Ring

Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings nach Fertigstellung der Tiefgarage
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 - Altstadt-Lehel
am 06.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17498

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis		Seite
I.	Vortrag der Referentin.....	1
1	Kurzzusammenfassung der Vorlage.....	1
2	Ziel der Beschlussvorlage, Beschlusslage.....	2
3	Mögliche Varianten.....	4
3.1	Varianten Westseite.....	4
3.1.1	Variante West 1 - Radweg hinter Tiefgaragenrampe.....	5
3.1.2	Variante West 2 - Radweg vor Tiefgaragenrampe.....	7
3.1.3	Fazit Westseite.....	8
3.2	Varianten Ostseite.....	8
3.2.1	Variante Ost 1 - Radweg hinter Tiefgaragenrampen ohne Ausgleich Grünfläche. .	9
3.2.2	Variante Ost 2 - Radweg hinter Tiefgaragenrampen mit Ausgleich Grünfläche. .	11
3.2.3	Variante Ost 3 - Radweg vor Tiefgaragenrampen.....	13
3.2.4	Fazit Ostseite.....	14
4	Gesamtfazit und weiteres Vorgehen.....	14
5	Empfehlung.....	16
II.	Antrag der Referentin.....	19
III.	Beschluss.....	20

Altstadt-Radlring

Abschnitt 3.2 – Thomas-Wimmer-Ring

Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings nach Fertigstellung der Tiefgarage
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 - Altstadt-Lehel
am 06.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17498

Anlagen:

1. West – Variante 1 - Skizze
2. West – Variante 2 – Skizze
3. Ost – Variante 1 – Skizze
4. Ost – Variante 2 – Skizze
5. Ost – Variante 3 – Skizze
6. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633
7. Ergänzung zum Positionspapier Oberflächengestaltung Thomas-Wimmer-Ring
8. Stellungnahme des Kommunalreferats vom 07.01.2020
9. Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt vom 07.01.2020
10. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.01.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

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

1 Kurzzusammenfassung der Vorlage

Ziel dieser Beschlussvorlage ist es, ein neues Konzept zur Oberflächengestaltung am Thomas-Wimmer-Ring vorzuschlagen, das dem Bürgerbegehren Altstadt-Radlring (ARRi) gerecht wird. Maßgeblich dafür sind deutlich breitere Radwege, die eine hohe Sicherheit für den Radverkehr schaffen.

Der Neubau der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring ist mittlerweile weit fortgeschritten; der Vorhabensträger muss im Laufe des Jahres 2020 mit der Oberflächenwiederherstellung beginnen, um seine vertraglichen Pflichten gegenüber der Landeshauptstadt München zu erfüllen. Deshalb muss dem Vorhabensträger kurzfristig

ein neues Konzept zur Oberflächengestaltung vorgelegt werden.

Für die Seite zur Altstadt wird eine Variante vorgeschlagen, in der der Radweg zwischen Häuserwand und Tiefgaragenrampe geführt wird (vgl. dazu im Einzelnen bei Kapitel 3.1.3). Obwohl eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr entsteht, kann dabei eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage vermieden werden. Das Einrichten einer Busanfahrtszone für Touristenbusse ist darüber hinaus ebenfalls weiterhin möglich. Der Altstadtring kann für den motorisierten Verkehr dann mit zwei Fahrspuren auf der Nordwestseite aufrecht erhalten werden.

Für die Seite zum Lehel schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Variante vor, in der der Radweg in der Grünfläche hinter der Tiefgaragenrampe geführt wird (vgl. dazu bei Kapitel 3.2.4). Um eine Entzerrung der Ausfahrtssituation der Tiefgarage zu erhalten und Eingriffe in Grünflächen und Baumbestand zu minimieren, muss an dieser Stelle ebenfalls eine Fahrspur entfallen; es verbleibt eine Fahrspur auf der Südostseite des Altstadtrings. Insgesamt kann so eine sichere Führung des Altstadt-Radlirings unabhängig vom motorisierten Verkehr erreicht werden.

Richtung Isartor wurde die Leistungsfähigkeit unter bestimmten Voraussetzungen in früheren Untersuchungen nachgewiesen. Diese Voraussetzungen können weiter eingehalten werden.

Richtung Maximilianstraße ist mit einer deutlichen Reduktion der Leistungsfähigkeit zu rechnen. Durch die Reduktion der Fahrspuren auf den Ludwigsbrücken ist allerdings am Isartor in der Zweibrückenstraße ebenfalls mit einer deutlichen Abnahme der Verkehrsmenge zu rechnen.

2 Ziel der Beschlussvorlage, Beschlusslage

Am 24.07.2019 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates mehrheitlich beschlossen, die Forderungen des Bürgerbegehrens Altstadt-Radlirng inhaltlich in vollem Umfang zu übernehmen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15560). Diese lauten:

Einrichtung eines sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlirings, der entlang des Straßenzugs: Karlsplatz (Stachus), Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Briener Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Thomas-Wimmer-Ring, Isartorplatz, Frauenstraße, Blumenstraße, Sendlinger-Tor-Platz und Sonnenstraße geführt wird und aus Radwegen mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände besteht, die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können.

Am Thomas-Wimmer-Ring erfolgt zurzeit die Umsetzung des „Vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2018, Hildegard-, Hochbrücken- und Neutumstraße (Änderung des Bebauungsplanes Nr. 387) und Thomas-Wimmer-Ring zwischen Knöbel- und Kanalstraße (Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 31bc und 1376) (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02977).

Am 21.02.2018 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates dazu ein Konzept zur Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 07454) beschlossen, dass die Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings im freien Verlauf zwischen dem Knoten Maximilianstraße und der Herrnstraße mit zwei Fahrspuren auf der Südostseite und drei Fahrspuren auf der Nordwestseite vorsah.

Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, bis zum Abschluss der Bauarbeiten die konzeptionellen Maßnahmen für eine störungsfreie Abwicklung der Reise- und Touristenbus An- und Abfahrten am Thomas-Wimmer-Ring zu erarbeiten.

Am 18.12.2019 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrates beschlossen (Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 15585), dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat und das Baureferat beauftragt werden, unverzüglich mit dem Investor in Verhandlungen über die Änderung der bestehenden Verträge am Thomas-Wimmer-Ring einzutreten und gemeinsam mit dem Investor bis Ende des 1. Quartals 2020 Vorschläge zur Gestaltung des Thomas-Wimmer-Rings auszuarbeiten. Hierbei wird der vom Investor vorgeschlagenen Variante mit breitem Radweg, maximal 2 x 2 Kfz-Fahrspuren und ggf. Entfall/Reduzierung der Busparkplätze Vorzug gegeben. Das Bauvorhaben ist mittlerweile weit fortgeschritten; der Vorhabensträger muss im Laufe des Jahres 2020 mit der Oberflächenwiederherstellung beginnen, um seine vertraglichen Pflichten gegenüber der Landeshauptstadt München zu erfüllen. Deshalb muss kurzfristig dem Vorhabensträger ein neues Konzept zur Oberflächengestaltung vorgelegt werden.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel hat am 06.06.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 (Anlage 6) beschlossen. In der Empfehlung werden unterschiedliche Maßnahmen beantragt, wie die Oberfläche nach dem Bau der Tiefgarage Thomas-Wimmer-Ring wiederhergestellt werden soll. So sollen die Anzahl der Fahrspuren des Thomas-Wimmer-Rings von sechs auf vier verringert werden: Haltemöglichkeiten für Touristenbusse verringert werden, unterirdische Abfall-Container installiert werden, Fußgängerüberwege über den Thomas-Wimmer-Ring geschaffen werden und Filter gegen Luftverschmutzung angebracht werden.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 01 - Altstadt-Lehel hat am 16.07.2019 ein ergänztes Positionspapier zum Thomas-Wimmer-Ring beschlossen (Anlage 7). Dabei wird bei Bedarf eine kurzfristige Bebauungsplanänderung und die Übernahme der Konzeption des Altstadt-Radlring gefordert.

Ziel dieser Beschlussvorlage ist es, ein neues Konzept zur Oberflächengestaltung am Thomas-Wimmer-Ring vorzuschlagen, das dem Altstadt-Radring gerecht wird. Maßgeblich dafür sind deutlich breitere Radwege, die eine hohe Sicherheit für den Radverkehr schaffen.

Auf Grund der hohen zeitlichen Dringlichkeit wird vom räumlichen Umgriff nur der im Rahmen des Bebauungsplans zu gestaltende Abschnitt des Thomas-Wimmer-Rings betrachtet. An den Knoten mit der Maximilianstraße und am Isartor sollen nur die Auswirkungen betrachtet und notwendige Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe vorgeschlagen werden. Eine Umgestaltung der Knoten erfolgt in eigenen Projekten, zu denen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorab Lösungsvorschläge zur

Entscheidung vorlegt.

3 Mögliche Varianten

Um das Ziel eines Altstadt-Radlringes an dieser Stelle zu verwirklichen, wurden mehrere Varianten untersucht, wie die Radwege geführt werden können.

Auf Grund der fortgeschrittenen Bautätigkeit der Tiefgarage sind bereits Bauwerke an der Oberfläche gebaut oder in ihrer Lage festgesetzt (z.B. Rampen der Tiefgarage, Lüftungsschächte). Diese müssen somit für die weiteren Überlegungen als gesetzt gelten. Durch die Lage der Lüftungsschächte im Mittelteiler ist auch dieser in seiner Lage fest. Deshalb können beide Seiten der Straße, die Nordwestseite Richtung Altstadt und die Südostseite Richtung Lehel, getrennt voneinander betrachtet werden. Zur Vereinfachung wird im Weiteren statt von der Nordwestseite Richtung Altstadt von der Westseite und statt von der Südostseite Richtung Lehel von der Ostseite gesprochen.

Zusätzlich sind auch die im Bebauungsplan getroffenen Festlegungen weiter zu berücksichtigen. So darf die festgesetzte Anzahl und die festgesetzte Pflanzqualität der neu geplanten Bäume nicht verringert werden.

3.1 Varianten Westseite

Maßgeblich für Überlegungen auf der Westseite sind einerseits die feststehende Lage der Einfahrtsrampe und andererseits die vom Stadtrat gewünschten konzeptionellen Maßnahmen für eine störungsfreie Abwicklung der Reise- und Touristenbusan- und abfahrten am Thomas-Wimmer-Ring.

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Buskonzepts für München ist beabsichtigt, auch die Anfahrt der Touristenbusse in diesem Bereich neu zu regeln. Zukünftig wird dort nur Platz für die Anfahrt von ca. 5 Reisebussen bestehen. Im Unterschied zum früheren Busparkzone ist die neue Anfahrtszone nur für einen kurzen Aufenthalt der Touristenbusse gedacht. Es ist geplant, dass die Busse die Anfahrtszone nur noch bis maximal 20 Minuten zum Ein- bzw. Ausstieg der Fahrgäste nutzen können. Eine Parkregelung, die es den Bussen zuvor erlaubte, mit Parkticket bis zu zwei Stunden kostenpflichtig zu parken, soll es nicht mehr geben. Durch die verkürzte Haltezeit der Busse gegenüber dem früheren Parken können in der gleichen Zeit mehr Busse als früher Passagiere ein- und aussteigen lassen. Das Problem mit parkenden Bussen in der zweiten Reihe wird dadurch vermieden. Weitere geeignete Standorte entlang des Altstadtrings für zusätzliche Busanfahrtszonen zur Kompensation des entfallenden Angebots am Thomas-Wimmer-Ring werden gegenwärtig diskutiert.

Eine Verlagerung der Touristenbusse an den Karl-Scharnagl-Ring wurde geprüft, kann aber nicht erfolgen. Der Karl-Scharnagl-Ring besitzt bereits eine eigene Touristenbuszone für ca. 10 Busse. Diese ist als teilweise Kompensation für die entfallene Haltemöglichkeit am Max-Joseph-Platz gedacht. Für ein funktionierendes Buskonzept für München sind

demnach beide Standorte notwendig.

Für das Parken von Reisebussen steht der Busparkplatz HansasträÙe zur Verfügung, der bei normaler Verkehrslage vom Altstadtring in ca. 20 Minuten erreichbar ist. Auch für diesen wird mit der Fortschreibung des Buskonzeptes eine Aufwertung angestrebt.

Zusätzlich ist der Thomas-Wimmer-Ring auch Teil einer zukünftigen Führung des Linienbusverkehrs. Aktuell werden drei Teilabschnitte des Altstadtrings von regulären Buslinien befahren, ein größerer Abschnitt allein durch den Nachtbusverkehr sowie die baulich vom Straßenraum abgetrennte Tram. Aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und Fahrgastzahlen wird der Busverkehr zusätzliche Angebote und damit notwendige Kapazitäten schaffen, welche zur Entlastung des Schienennetzes beitragen sollen. Hierfür werden Linien geplant, welche über bestimmte Korridore die Altstadt erreichen, indem sie dort tangential den Altstadtring befahren. Das bedeutet eine dann voraussichtlich vollständige Befahrung des Altstadtrings mit unterschiedlichen Linien und den dazugehörigen Haltestellen. Die Möglichkeit einer Integration einer Haltestelle für den Linienverkehr wurde im Rahmen der Untersuchung ebenfalls geprüft.

An der Westseite werden vor allem zwei Querschnitte betrachtet: Die Lösung der Engstelle auf Höhe der Tiefgaragenrampe (Schnitt A-A im Anhang und in den Ausschnitten) und die Darstellung der Touristenbusanfahrtszone (Schnitt B-B im Anhang und in den Ausschnitten).

3.1.1 Variante West 1 - Radweg hinter Tiefgaragenrampe

In dieser Variante wird der Radweg an der Westseite zwischen Häuserwand und Tiefgaragenrampe geführt (Anlage 1). Eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage kann somit vermieden werden. Unbedingte Voraussetzung für die Umsetzung dieser Variante ist, dass der dort gelegene Notausgang der Tiefgarage nicht als bauliches Treppenhaus, sondern als ebenerdiger Ausgang mit Deckel ausgeführt werden kann. Der Vorhabensträger hat bereits signalisiert, dass dies möglich sei. Eine endgültige Einigung kann jedoch erst im Zuge der weiteren Planung erfolgen.

Zwischen Häuserwand und Tiefgaragenrampe ist hinsichtlich der Forderungen des „Altstadt-Radlring“ zwar eine Engstelle für den Fuß- und Radverkehr unvermeidlich, wobei jedoch immer noch rechts- und regelkonforme Breiten angeboten werden können (siehe Schnitt A-A). Der Gehweg und der Radweg können mit einer Breite von je 2,30 m zuzüglich eines seitlichen Sicherheitsraums ausgebildet werden.

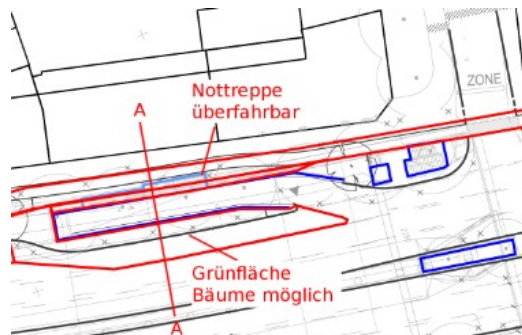


Abbildung 1: Darstellung Führung auf Höhe der Tiefgaragenrampe in Variante West 1
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Im weiteren Verlauf wird der Radweg so geführt, dass eine Busanfahrtszone für ca. 5 Touristenbusse möglich ist. Dabei kann ein Aufstellbereich geschaffen werden, so dass ein Ausstieg der Fahrgäste auf den Radweg nicht notwendig ist. Ein Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn ist an dieser Stelle nicht möglich. Stattdessen wird im Aufstellbereich das Pflanzen einzelner Bäume unter Berücksichtigung von Feuerwehruzufahrten geprüft.

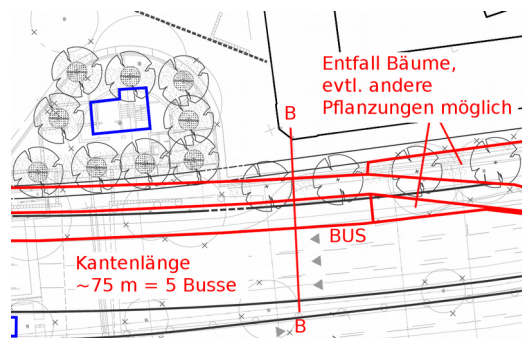
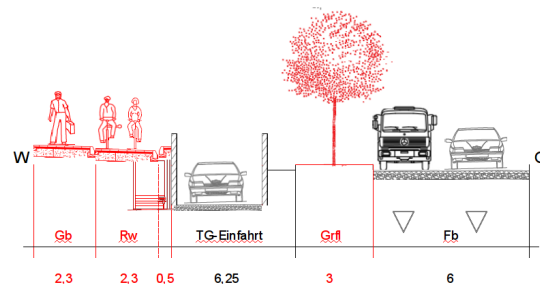


Abbildung 2: Darstellung Führung an Busanfahrtszone in Variante West 1&2
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

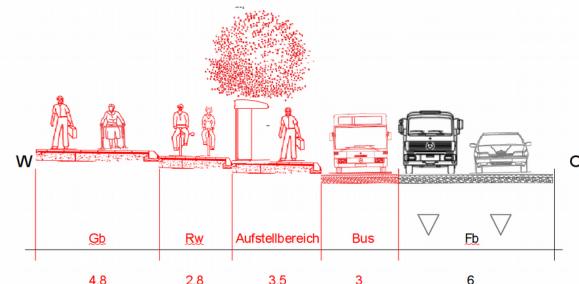
Für die Einrichtung des Radwegs und der Busanfahrtszone wird eine größere Fläche als im ursprünglichen Konzept veranschlagt benötigt. Die Fahrtrichtung Isartor kann dann nur noch mit zwei Fahrspuren geführt werden. Aufgrund der Führung des Radfahrstreifens können sechs der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen nicht am bisher vorgesehenen Standort realisiert werden. Es kann dadurch in der Verlängerung der Busbucht auf Höhe der Rampe ein neuer Straßenbegleitgrünstreifen (ca. 100 m²) geschaffen werden. Es ist in der weiteren Planung zu prüfen, ob in diesem Bereich ein Teil der entfallenen Baumneupflanzungen realisiert werden kann. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Baumneupflanzungen, die nicht im neu gewonnenen Grünstreifen vorgesehen werden können, im Bereich "Ostseite" realisiert werden können.

Im Zuge der letzten Beschlüsse wurde eine Verkehrsuntersuchung am Thomas-Wimmer-Ring durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass der Querschnitt des Thomas-Wimmer-Ringes unter der Maßgabe der Beibehaltung der vorhandenen Anzahl der Aufstellspuren an den Knotenpunkten Isartorplatz (von Norden kommend) zwischen Isartorplatz und Maximilianstraße auf der freien Strecke mit zwei durchgehenden

West Variante 1 (Schnitt A-A)



West Varianten 1&2 (Schnitt B-B)



Fahrstreifen pro Richtung für den fließenden Kfz-Verkehr ausreichend bemessen ist, um die maximal möglichen Spitzenbelastungen bewältigen zu können. Eine Fahrspurreduktion ist aus Sicht der Verkehrsplanung somit vertretbar.

Im Weiteren kann der Radweg so geführt werden, dass ein Anschluss an die bestehende Radwege angrenzend an den Umgriff der Oberflächenwiederherstellung möglich ist. Bei der Umsetzung weiterer Abschnitte des Altstadt-Radlring kann der Radweg an die neue Führung angepasst werden. In diesem Fall muss vermutlich auf gesamter Länge des Thomas-Wimmer-Rings eine Fahrspur entfallen. Um eine Verringerung von zwei auf eine Fahrspur im Kreuzungsbereich zu vermeiden, müssen sowohl am Isartor als auch im Karl-Scharnagl-Ring jeweils eine Geradeausfahrspur in Richtung Süden entfallen. Die Leistungsfähigkeit des Altstadttrings wird an dieser Stelle deutlich vermindert. Je nach weiterer Planung könnte auf Höhe der Herrnstraße eine Bushaltestelle für Linienbusse eingerichtet werden.

In dieser Variante kann aus verkehrsplanerischer Sicht der Altstadt-Radring mit einer sicheren Führung unabhängig von der Tiefgaragenrampe erreicht werden. Im Bereich der Tiefgaragenrampe wird eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr verbleiben. Eine Führung des Altstadt-Radlring mit gleichzeitiger Busanfahrtszone für Touristenbusse ist möglich. Aus stadtplanerischer Sicht wird die Variante auf Grund der Engstelle für Rad- und Fußverkehr kritisch gesehen.

3.1.2 Variante West 2 - Radweg vor Tiefgaragenrampe

Alternativ könnte der Radweg an der Westseite vor der Tiefgaragenrampe geführt werden, um eine Engstelle zu vermeiden. Dabei wird allerdings eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage geschaffen (Anlage 2).

Im Bereich der Tiefgaragenrampe wird die Breite einer Fahrspur für den Radweg benötigt. Die Fahrtrichtung Isartor kann dann nur noch mit zwei Fahrspuren geführt werden. Zwischen Häuserwand und Tiefgaragenrampe kann ein ca. 3,50 m breiter Gehweg geschaffen werden.

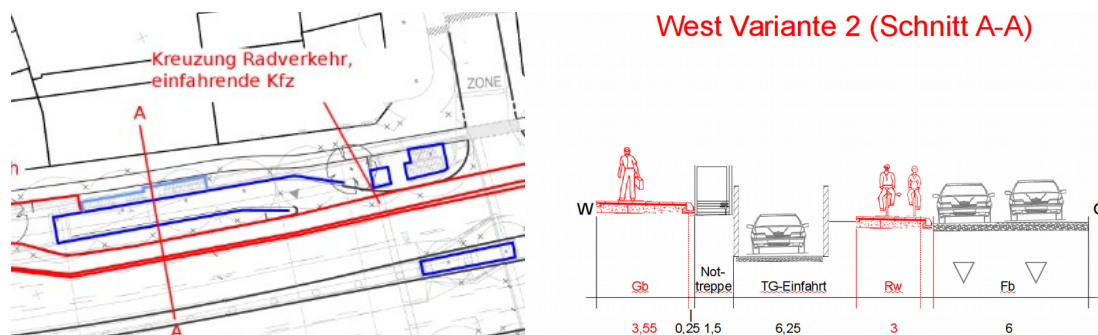


Abbildung 3: Darstellung Führung auf Höhe der Tiefgaragenrampe in Variante West 2
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Die Führung im weiteren Verlauf südlich der Tiefgaragenrampe entspricht der Variante West 1. Eine Busanfahrtszone für ca. 5 Touristenbusse kann geschaffen werden.

Aufgrund der Führung des Radfahrstreifens können zwei der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen nicht am bisher vorgesehenen Standort realisiert werden. Es ist in der weiteren Planung zu prüfen, ob diese Baumneupflanzungen im Bereich "Ostseite" realisiert werden können. In dieser Variante bleiben die Bereiche des Straßenbegleitgrüns zur bisherigen Planung identisch.

Wie auch bei Variante West 1 ist eine Fahrspurreduktion bei dieser Variante aus Sicht der Verkehrsplanung vertretbar.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist an dieser Variante vor allem die Kreuzung der Tiefgaragenrampe mit dem Radverkehr besonders kritisch zu sehen. Obwohl hier im Vergleich zur Variante West 1 positiv zu sehen ist, dass keine Engstellen für Rad- und Gehwege entstehen, soll diese Variante aus Verkehrssicherheitsgründen nicht weiter verfolgt werden.

3.1.3 Fazit Westseite

Im Vergleich der beiden Varianten an der Westseite ist vor allem die als besser eingeschätzte Verkehrssicherheit der Variante West 1 hervorzuheben. Obwohl eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr entsteht, kann dabei eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage vermieden werden. Das Einrichten einer Busanfahrtszone ist in beiden Varianten möglich. Der Altstadtring für den motorisierten Verkehr kann dann mit zwei Fahrspuren aufrecht erhalten werden.

Aus verkehrlicher Sicht kann deshalb nur die Variante West 1 – Radweg hinter Tiefgaragenrampe empfohlen werden.

3.2 Varianten Ostseite

An der Ostseite ist sowohl eine Zufahrt zur Tiefgarage wie auch die Ausfahrt der Tiefgarage gelegen. Die Kreuzung von aus der Tiefgarage ausfahrenden Kfz und dem Radverkehr ist deshalb auf dieser Seite noch bedeutsamer für die Verkehrssicherheit als die Kreuzung von in die Tiefgarage einfahrenden Kfz und dem Radverkehr. Im Weiteren wurde, analog zur Westseite, Integration einer Haltestelle für den Linienverkehr im Rahmen der Untersuchung geprüft.

Um die Erschließung der Knöbelstraße für den Radverkehr zu ermöglichen, sind zwischen der geplanten Querung des Thomas-Wimmer-Rings und der Einmündung der Kanalstraße sowie zwischen Maximilianstraße und dem Ende der Tiefgaragenausfahrt Zwei-Richtungs-Radwege im Bestand vorhanden. Diese Verbindungen sollen auch in dem neuen Konzept erhalten bleiben.

An der Ostseite werden vor allem zwei Querschnitte betrachtet: Die Darstellung der Situation an der Tiefgaragenausfahrt (Schnitt A-A im Anhang und in den Ausschnitten) und die Darstellung auf Höhe der geplanten Fußgängerquerung (Schnitt B-B im Anhang und in den Ausschnitten).

3.2.1 Variante Ost 1 - Radweg hinter Tiefgaragenrampen ohne Ausgleich Grünfläche

Die erste Variante auf der Ostseite sieht eine Führung des Radwegs auf entsprechender Breite in der Grünfläche hinter der Tiefgaragenrampen vor (Anlage 3). Eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr der Tiefgarage kann somit vermieden werden. Unbedingte Voraussetzung für die Umsetzung dieser Variante ist, dass der dort gelegene Notausgang der Tiefgarage nicht als bauliches Treppenhaus, sondern als ebenerdiger Ausgang mit Deckel ausgeführt werden kann. Der Vorhabensträger hat bereits signalisiert, dass dies möglich sei. Eine endgültige Einigung kann jedoch erst im Zuge der weiteren Planung erfolgen. Hinter der Tiefgaragenrampe bleibt eine Engstelle für den Fuß- und Radverkehr bestehen.

Diese Führung bedeutet einen Eingriff in die im Bebauungsplan festgesetzte Grünfläche durch den Radweg. Dadurch entfallen ca. 100 Quadratmeter der öffentlichen Grünfläche. Voraussichtlich ist es in dieser Grünfläche möglich, alle Bäume, die in der ursprünglichen Planung vorhanden waren, an anderer Stelle vorzusehen. Aufgrund der Verbreiterung des Radfahrstreifens sind zwölf der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen in ihrem Standort betroffen. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob durch das Verschieben Richtung Straßenraum und Tiefgaragenausfahrt die geplanten Baumstandorte erhalten werden können.

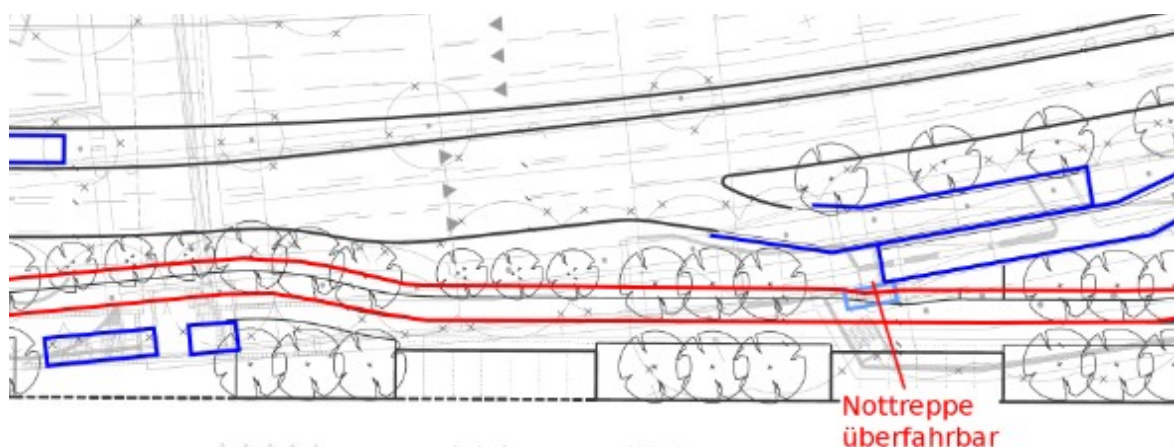


Abbildung 4: Darstellung Führung auf Höhe Tiefgaragenrampe in Variante Ost 1
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Im südlichen Teil zwischen der Querung des Thomas-Wimmer-Rings und der Einmündung der Knöbelstraße ist es allerdings nicht möglich, die bisher von der Planung nicht beeinträchtigten Bäume zu erhalten. Aufgrund des dort notwendigen Zwei-Richtungs-Radwegs ist eine deutlich größere Breite für den Radweg notwendig als geplant, und deshalb wäre die Fällung von vier Bäumen mehr als bisher geplant notwendig. Auch die bisher geplanten zwei Parkplätze können nicht weiter ausgeführt werden.

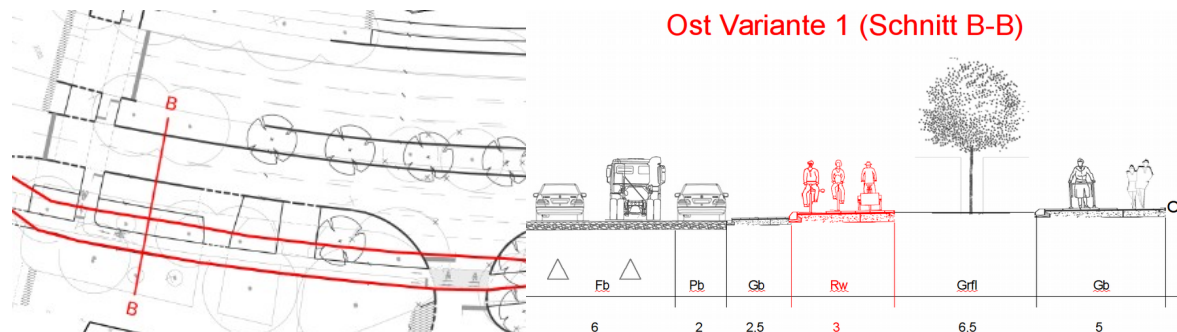


Abbildung 5: Darstellung Führung auf Höhe Querung in Variante Ost 1
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Im Weiteren kann der Radweg so geführt werden, dass ein Anschluss an die bestehenden Radwege angrenzend an den Umgriff der Oberflächenwiederherstellung möglich ist. Da diese Variante den Erhalt der Fahrspuren am Thomas-Wimmer-Ring bedingt, wird es im Vergleich zur aktuellen Situation keine Änderung der Leistungsfähigkeit geben.

Bei der Umsetzung weiterer Abschnitte des Altstadt-Radlringes kann der Radweg an die neue Führung angepasst werden. In Richtung Maximilianstraße ergibt sich dabei eine kritische Stelle. Zwischen Tiefgaragenausfahrt und Maximilianstraße wird der Entfall einer Fahrspur für die Führung des Altstadt-Radlringes notwendig sein. Dadurch ist dann kein Verflechtungsbereich für aus der Tiefgarage ausfahrende Kfz und den Verkehr auf dem Altstadttring möglich. Bei hohem Verkehrsaufkommen wäre also ein Rückstau in die Tiefgarage die Konsequenz, was zu einer deutlichen Verschlechterung sowohl der Leistungsfähigkeit der Tiefgarage als auch der Verkehrssicherheit an der Ausfahrtsrampe führt. Auch die Leistungsfähigkeit der Kreuzung mit der Maximilianstraße wird durch den Entfall einer Geradeausfahrspur Richtung Norden dementsprechend vermindert.

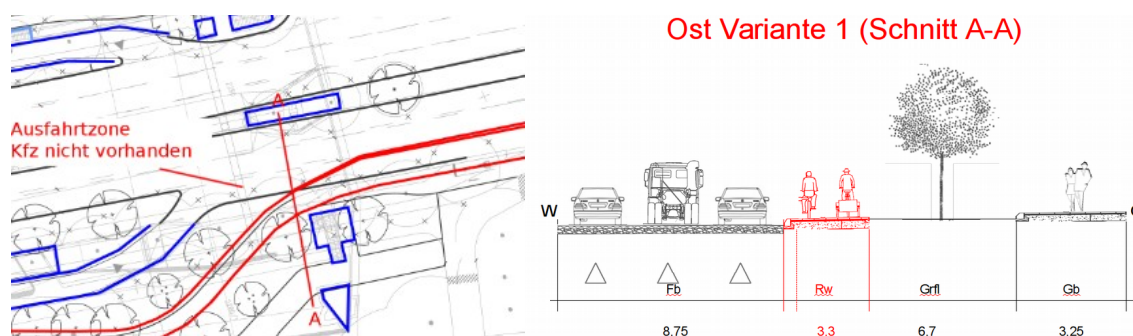


Abbildung 6: Darstellung Führung auf Höhe Verflechtungsbereich in Variante Ost 1
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Je nach weiterer Planung kann auf Höhe der Herrnstraße bei Bedarf eine Bushaltestelle für Linienbusse eingerichtet werden. Dabei sind Radwegeführung, Grünflächen und Gehwege eigens zu betrachten.

In dieser Variante wird es voraussichtlich kaum zu Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs am Altstadttring kommen, da der Radweg in der Grünfläche geführt wird und keine Fahrspuren entfallen. Hier kann eine sichere Führung des Altstadt-Radlringes unabhängig

vom motorisierten Verkehr erreicht werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist der in Zukunft nicht vorhandene Verflechtungsbereich an der Ausfahrtsrampe kritisch zu sehen. Auch die Verringerung der Grünfläche und der Bäume ist negativ zu bewerten.

3.2.2 Variante Ost 2 - Radweg hinter Tiefgaragenrampen mit Ausgleich Grünfläche

Um die beiden Kritikpunkte in der Variante Ost 1 zu entschärfen, wurde in der Variante Ost 2 ein Ausgleich für die entfallenden Grünflächen und Verflechtungsbereiche auf Kosten einer Fahrspur geschaffen (Anlage 4).

Um im Bereich der Querung über den Thomas-Wimmer-Ring nicht in die bestehende Grünfläche und Baumbestand eingreifen zu müssen, wird der Radweg an dieser Stelle auf die Fläche der rechten Fahrspur verlegt. Dadurch ist in diesem Bereich nur noch eine Fahrspur des Altstadtrings Richtung Norden vorhanden. Auch die bisher geplanten zwei Parkplätze können nicht weiter ausgeführt werden.

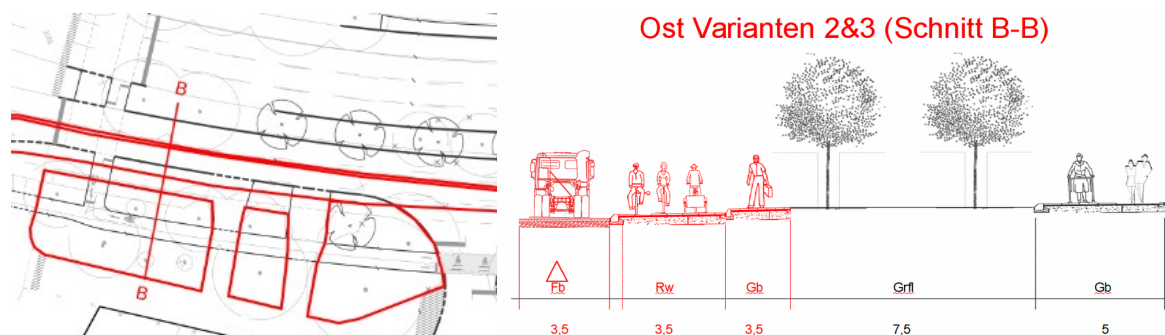


Abbildung 7: Darstellung Führung auf Höhe Querung in Variante Ost 2
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Da bereits eine Engstelle geschaffen ist, kann im weiteren die rechte Fahrspur für einen Ausgleich der Grünflächen umgenutzt werden. Wie in der Variante Ost 1 wird der Radweg hinter den Tiefgaragenrampen geführt. Ebenso ist eine Voraussetzung, dass der Notausgang der Tiefgarage nicht als bauliches Treppenhaus, sondern als ebenerdiger Ausgang mit Deckel ausgeführt werden kann.

Gleichzeitig kann ein Verflechtungsbereich zwischen aus der Tiefgarage ausfahrenden Kfz und der verbleibenden Fahrspur dauerhaft erhalten werden, so dass ein Rückstau in die Tiefgarage entsprechend weniger wahrscheinlich wird.

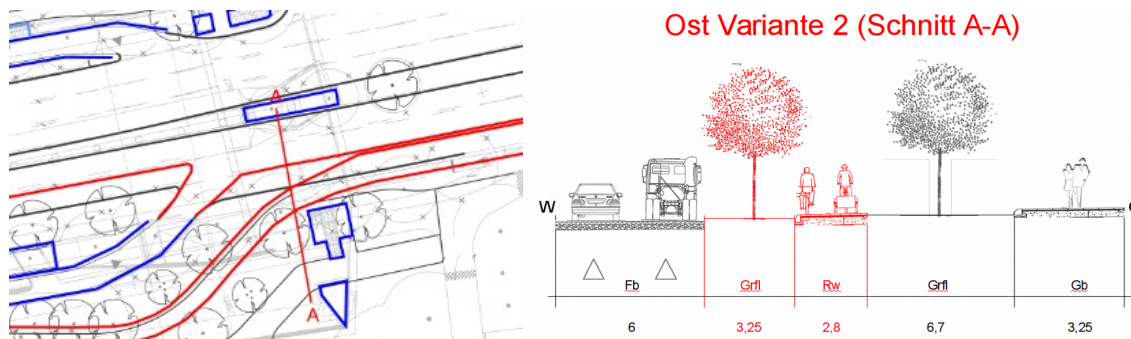


Abbildung 8: Darstellung Führung auf Höhe Verflechtungsbereich in Variante Ost 2
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Durch den Entfall einer Fahrspur wird es zu einer deutlichen Verringerung der Leistungsfähigkeit des Altstadtrings an den Kreuzungen Isartor und Maximilianstraße sowie dem dazwischenliegenden Streckenabschnitt kommen. Der Stadtrat hat 2019 Entscheidungen getroffen, die zu einer Verkehrsreduktion im Umfeld des Thomas-Wimmer-Rings führen (z.B. Ludwigsbrücken und der Zweibrückenstraße) (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255). Ziel dieser Maßnahmen ist eine geringe Verkehrsmenge im innerstädtischen Straßennetz. Durch die geringere Verkehrsmenge der am Isartor auf den Thomas-Wimmer-Ring zuführenden Straßen, wird auch am Thomas-Wimmer-Ring weniger Kfz-Verkehr vorhanden sein. Der Verkehrsfluss am Thomas-Wimmer-Ring kann auch bei Fahrspurentfall möglichst aufrechterhalten bleiben. Auch die Erreichbarkeit der Tiefgarage bleibt dabei gewährleistet. Es kommt gleichzeitig zu einer Entzerrung an der Ausfahrtsrampe der Tiefgarage.

Durch die Verlegung des Radwegs entfallen ca. 100 Quadratmeter der festgesetzten öffentlichen Grünfläche, gleichzeitig können ca. 250 Quadratmeter an zusätzlichem Straßenbegleitgrün geschaffen werden.

Aufgrund der Verbreiterung des Radfahrstreifens sind sechs der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen in ihrem Standort betroffen. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob durch das Verschieben Richtung Straßenraum und Tiefgaragenausfahrt die geplanten Baumstandorte erhalten werden können.

Durch die Führung des Radfahrstreifens kann eine der im Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen nicht am bisher vorgesehenen Standort realisiert werden. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob hierfür im Vorhabensgebiet ein alternativer Standort gefunden werden kann. Durch die Vergrößerung der Grünfläche sind hierfür die Voraussetzungen geschaffen.

Variante Ost 2 ist deshalb für Grünflächen und Aufenthaltsqualität deutlich besser zu bewerten als Variante Ost 1. Aus genannten Gründen wird bei einer Abwägung zwischen Stadtgestalt und Verkehrsflächen deshalb der Stadtgestalt der Vorzug gegeben. Insgesamt kann eine sichere Führung des Altstadt-Radlring unabhängig vom motorisierten Verkehr erreicht werden.

3.2.3 Variante Ost 3 - Radweg vor Tiefgaragenrampen

Alternativ kann der Radweg an der Ostseite vor der Tiefgaragenrampen geführt werden,

um eine Engstelle zu vermeiden oder falls der Notausgang nicht als ebenerdiger Ausgang mit Deckel ausgeführt werden kann. Dabei wird allerdings eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage geschaffen (Anlage 5).

Im Bereich der Tiefgaragenrampen wird die Breite einer Fahrspur für den Radweg benötigt. Die Fahrtrichtung Norden kann dann nur noch mit einer Fahrspur geführt werden. Auch die bisher geplanten zwei Parkplätze können nicht weiter ausgeführt werden. In der Grünfläche kann ein ca. 3,50 m breiter Gehweg geschaffen werden.

Für die Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage müssen jedoch Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr geschaffen werden. Bei der Einfahrt bedeutet dies Eingriffe in die als Grünflächen gesetzten Flächen hinter den Tiefgaragenrampen zugunsten einer Entflechtungsspur. Durch die Eingriffe entfallen ca. 50 Quadratmeter der öffentlichen Grünfläche ersatzlos.

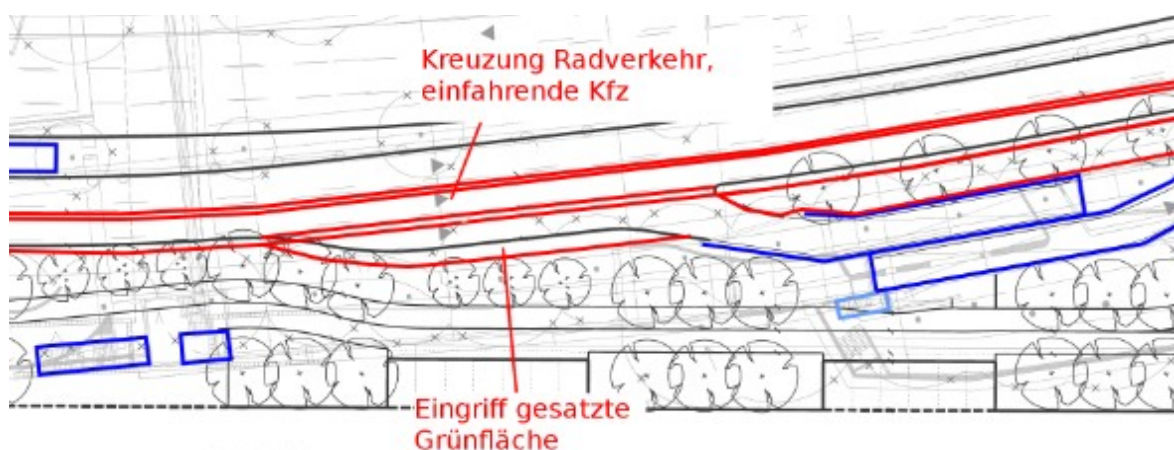


Abbildung 9: Darstellung Führung auf Höhe Einfahrtsbereich in Variante Ost 3
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

An der Ausfahrt ist die Situation kritischer. Um einen Rückstau in die Tiefgarage möglichst zu vermeiden, ist eine Führung des Altstadt-Radlirings zwischen der verbleibenden Fahrspur und der Ausfahrt notwendig. Diese sollte den Rückstau einiger Kfz aufnehmen können. Um eine sichere Verflechtung zwischen Radverkehr und aus der Tiefgarage ausfahrenden Kfz zu ermöglichen, muss dieser Bereich durch eine Lichtsignalanlage geregelt werden. Eine linksseitige Führung des Radverkehrs zwischen Maximilianstraße und der Grünfläche ist dann nicht mehr möglich, so dass eine Querung für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden muss. Diese Signalisierung bedeutet eine weitere deutliche Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Tiefgarage und des gesamten Altstadttrings an dieser Stelle gegenüber beiden anderen Varianten.

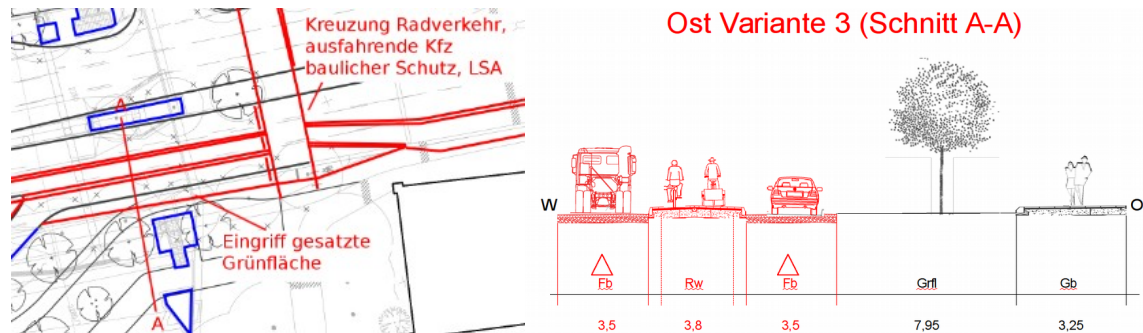


Abbildung 10: Darstellung Führung auf Höhe Verflechtungsbereich in Variante Ost 3
Quelle: eigene Darstellung, GeoInfoWeb, Planung Vorhabensträger

Die deutlich geringere Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig nicht höhere Sicherheit sowohl für den Rad- als auch den motorisierten Verkehr sind Gründe, weswegen aus Sicht der Verkehrsplanung diese Variante nicht weiter betrachtet werden kann. Aus Sicht der Stadtplanung gewinnt die Grünfläche in dieser Variante durch die geringeren Eingriffe durch Verkehrsanlagen. Bei vier Baumneupflanzungen ist in der weiteren Planung zu prüfen, ob die Breite des bisher vorgesehenen Standortes zwischen Tiefgaragenabfahrt und Straßenraum ausreichend ist. Durch die notwendige Entflechtungsspur der Tiefgaragenausfahrt muss der geplante Gehweg verschoben werden. Dadurch können zwei der nach Bebauungsplan festgesetzten Baumneupflanzungen nicht am bisher vorgesehenen Standort realisiert werden. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob diese in ihrer geplanten Lage verschoben werden können.

3.2.4 Fazit Ostseite

Im Vergleich der Varianten an der Ostseite ist vor allem die unzureichend eingeschätzte Verkehrssicherheit der Variante Ost 3 hervorzuheben. Obwohl eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr entsteht, kann bei den anderen Varianten eine Kreuzung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr der Tiefgarage vermieden werden. Im Vergleich zwischen den Varianten Ost 1 und Ost 2 muss eine Abwägung zwischen der Leistungsfähigkeit des Altstadttrings und der Ausfahrt der Tiefgarage sowie den Eingriffen in die Grünflächen und den Baumbestand getroffen werden.

Aus Sicht der Stadtentwicklung wird die Leistungsfähigkeit des durchgängig fließenden motorisierten Verkehrs zu Gunsten der anderen Punkte schwächer gewichtet. Für die weitere Planung wird deshalb Variante Ost 2 - Radweg hinter Tiefgaragenrampen mit Ausgleich Grünfläche vorgeschlagen.

4 Gesamtfazit und weiteres Vorgehen

Gemäß den vorangegangenen Ausführungen und dem Stadtratsbeschluss Bürgerbegehren „Altstadt-Radring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 15585) vom 18.12.2019 ergibt sich für den Bereich des Thomas-Wimmer-Rings folgendes verkehrliches Konzept:

An beiden Seiten wird der Altstadtring um eine Fahrspur gegenüber dem aktuellen Verkehrskonzept, zu Gunsten des Altstadt-Radrings, reduziert. Im Westen wird der Radverkehr hinter der Tiefgaragenrampe (Variante West 1), im Osten in der Grünfläche mit Optimierungen (Variante Ost 2) geführt. Unbedingte Voraussetzung für die Umsetzung dieser Varianten ist, dass der dort gelegene Notausgang der Tiefgarage nicht als bauliches Treppenhaus, sondern als ebenerdiger Ausgang mit überfahrbaren Deckel ausgeführt werden kann. Der Vorhabensträger hat bereits signalisiert, dass dies möglich sei. Eine endgültige Einigung kann jedoch erst im Zuge der weiteren Planung erfolgen.

Obwohl es bei beiden Vorzugsvarianten weiterhin Engstellen für den Fuß- und Radverkehr sowie Eingriffe in Grünflächen geben wird, können mit der Einrichtung des Altstadt-Radrings Verbesserungen für den Fußverkehr und eine Ausweitung von Grünflächen erreicht werden. Des Weiteren ist eine Busanfahrtszone für ca. 5 Touristen- und Reisebusse gemäß den Überlegungen für ein Buskonzept für München möglich.

Ein möglicher, zukünftiger Halt für Linienbusse kann im Zuge des Verkehrskonzepts an der Tiefgarage nicht eingerichtet werden. Allerdings können durch die Verringerung der Fahrspuren in weiteren Abschnitten Richtung Isartor je nach deren Planung Haltestellen vorgesehen werden. Die Auswirkungen einer solchen Planung muss im Einzelnen untersucht werden.

Die Auswirkungen auf den Lieferverkehr werden in allen Varianten gleich gesehen. An der Ostseite schließt keine Bebauung an, Lieferverkehr findet über die Knöbelstraße statt. An der Westseite ist in der bisherigen Planung keine Flächen vorgesehen. Auch das neue Konzept sieht keine ausgewiesenen Flächen für den Lieferverkehr vor.

Der Entfall je einer Fahrspur pro Richtung auf dann zwei Fahrspuren Richtung Isartor und einer Fahrspur Richtung Maximilianstraße bedeutet eine deutliche Änderung des vorhandenen Angebots für den fließenden Verkehr am Altstadtring.

Richtung Isartor wurde die Leistungsfähigkeit unter Voraussetzungen in früheren Untersuchungen nachgewiesen. Diese Voraussetzungen können auch jetzt eingehalten werden.

Richtung Maximilianstraße ist mit einer deutlichen Reduktion der Leistungsfähigkeit zu rechnen. Durch die Reduktion der Fahrspuren auf den Ludwigsbrücken ist allerdings am Isartor in der Zweibrückenstraße ebenfalls mit einer deutlichen Abnahme der Verkehrsmenge zu rechnen, so dass die stadtgestalterischen Vorteile der Umgestaltung die verkehrlichen Nachteile aufwiegen.

Das neue Konzept am Thomas-Wimmer-Ring bedeutet eine Verzögerung und Änderung der mit dem Investor abgestimmten vorhandenen Variante. Aufgrund der hohen zeitlichen Dringlichkeit wird von der Verwaltung vorgeschlagen, die Maßnahmen am Thomas-Wimmer-Ring vorgezogen zu weiteren Planungen Richtung Isartor und Maximilianstraße und an den beiden Knoten durchzuführen. Diese werden als weitere Abschnitte des Altstadt-Radrings behandelt. Im Übergangsbereich wird es deshalb in den weiteren Abschnitten zu weiteren Umbaumaßnahmen kommen. Die Übergangsbereiche sollten aber so gestaltet werden, dass diese Umbauten möglichst gering sind

Die bestehende Planung und darauf aufbauende Baumaßnahmen am Thomas-Wimmer-Ring sind bisher vom Investor der Tiefgarage zu tragen. Eventuell entstehen der Stadt zusätzliche Kosten durch die neuen Forderungen gegenüber dem Investor. Die Übernahme dieser Kosten durch die Stadt (Baureferat) sind Teil durchzuführender Verhandlungen mit dem Investor. Je nach Verhandlungsergebnis können auf die Stadt als zusätzliche Kosten zukommen.

5 Empfehlung

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel hat am 06.06.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 (Anlage 6) beschlossen. In der Empfehlung werden unterschiedliche Maßnahmen beantragt, wie die Oberfläche nach dem Bau der Tiefgarage Thomas-Wimmer-Ring wiederhergestellt werden soll. So sollen die Anzahl der Fahrspuren des Thomas-Wimmer-Rings von sechs auf vier verringert werden: Haltemöglichkeiten für Touristenbusse verringert werden, unterirdische Abfall-Container installiert werden, Fußgängerüberwege über den Thomas-Wimmer-Ring geschaffen werden und Filter gegen Luftverschmutzung angebracht werden.

Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Reduktion der Anzahl der Fahrspuren von bisher geplanten fünf Fahrspuren auf drei Fahrspuren zu Gunsten des Altstadt-Radlringes und Verbesserung für den Fußverkehr sowie eine Ausweitung von Grünflächen vorgeschlagen. Gleichzeitig soll am Thomas-Wimmer-Ring eine Busanfahrtszone hergestellt werden, die im Vergleich zur vorherigen Situation allerdings deutlich reduziert ist. Unterirdische Abfallcontainer wurden auf Wunsch mit dem Bau der Tiefgarage vorgesehen, dem letzten Kenntnisstand nach befinden sich diese aber noch in Abstimmung. Des Weiteren ist vorgesehen, die provisorische Signalanlage südlich der Kanalstraße im Zuge der Oberflächengestaltung des Thomas-Wimmer-Rings durch eine dauerhafte Fußgängerschutzanlage zu ersetzen.

Zur Anbringung von Filtertechnik nimmt das Referat für Gesundheit und Umwelt wie folgt Stellung:

Das Referat für Gesundheit und Umwelt weist zunächst darauf hin, dass im gesamten Stadtgebiet München die Grenzwerte für Feinstaub (PM10 und PM2,5) seit 2012, auf Grund der Einführung der Umweltzone im Jahr 2008, eingehalten werden. Dies ergibt sich aus den Messungen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB), welches vom Landesamt für Umwelt (LfU) betrieben wird. Die aktuellen und archivierten Messwerte können im Internet aufgerufen werden. Demzufolge gibt es keine dringliche Veranlassung für Maßnahmen zur Verbesserung der Feinstaubwerte. Der Einsatz von Filtern und Mooswänden kommt jedoch im Hinblick auf eine Verringerung der NO₂-Belastung prinzipiell in Betracht.

1. Filteranlagen in der Tiefgarage

Im Bebauungsplan sind für den Bereich zwischen Knöbel- und Kanalstraße Flächen für Anlagen zur Lüftung mit den Bezeichnungen „A1“ bis „A4“ festgesetzt. Von deren Lage und Größe darf nach § 5 Abs. 3 des Bebauungsplans nur ausnahmsweise und nur geringfügig abgewichen werden.

Für den Neubau der Parktiefgarage im Bereich Thomas-Wimmer-Ring wurde ein Luftschadstoffgutachten von der Müller-BBM GmbH erstellt. Dieses Gutachten vom 09.02.2016 kommt im Kern zu dem Ergebnis, dass die für 2030 prognostizierten Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Immissionen die Grenzwerte der 39. BImSchV selbst bei konservativer Betrachtung noch unterschreiten. Auf Grund der Feststellungen im besagten Gutachten besteht aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt keine Veranlassung zum Einbau einer Filteranlage.

2. Oberflächlich installierte Mooswände (so effektiv wie 275 Bäume)

Die Verwendung von Mooswänden im innerstädtischen Bereich zur Verbesserung der Luftqualität ist seit geraumer Zeit in Erprobung. Im Jahr 2017 wurde beispielsweise in Stuttgart entlang der vielbefahrenen Bundesstraße B14 eine 100 m lange und 3 m hohe Mooswand errichtet. Über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr wurden im näheren Umfeld der Mooswand umfangreiche Luftschadstoffmessungen durchgeführt. Es sollte dabei überprüft werden, ob Moose zu einer Verbesserung der Luftqualität in Städten beitragen können, indem sie Feinstäube und Stickstoffoxide binden und infolgedessen aus der Luft filtern.

Nach dem Abschlussbericht lässt sich der Effekt von Mooswänden auf die Luftqualität nicht quantifizieren. Die Wirkung liegt noch in der Größenordnung der Abweichungen durch Messunsicherheiten. Unklar ist zudem, welche zusätzlichen Einflüsse, wie beispielsweise Wetter oder Verkehrsaufkommen, die Messergebnisse beeinflusst haben. Des Weiteren wurde festgestellt, dass der Erhalt der Vitalität der Moose schwierig ist.

Für Mooswände besteht daher wenig Potential zur Luftverbesserung, sodass ihr Einsatz in keinem Verhältnis zu den hohen Anschaffungs- und insbesondere Unterhaltskosten für die Pflege und Bewässerung und den erheblichen praktischen Unsicherheiten und Einschränkungen stünde.

3. Oberflächlich angebrachte Filter in Form von Kuben (10.000 Kubikmeter / pro Std.)

Im Rahmen eines Pilotversuchs wird in Stuttgart eine neue Filtertechnik von MANN+HUMMEL getestet. Entlang eines 250 Meter langen Straßenabschnitts am Neckartor wurden bis Ende 2018 insgesamt 17 Filtersäulen (sog. Filter Cubes III) in je 3,60 Meter Höhe errichtet, die die Feinstaubbelastung mindern sollen. Im März 2019 wurden diese Filtersäulen mit einer Technologie nachgerüstet, die neben der Feinstaub- auch die Stickstoffdioxidkonzentration senken soll.

Bei dem Pilotversuch handelt es sich um ein Testprojekt. Eine abschließende Bewertung darüber, inwieweit die Luft durch die Filtertechnik verbessert und insbesondere Stickstoffdioxid reduziert werden kann, liegt der Landeshauptstadt München noch nicht vor. Die Landeshauptstadt München steht jedoch mit den entsprechenden Stellen im Austausch.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des 01 Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 06.06.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben Abdruck erhalten.

Das Kommunalreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben Stellungnahmen abgegeben, die der Vorlage als Anlagen 8 und 9 beigelegt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zur Stellungnahme des Kommunalreferats wie folgt Stellung:

Das Kommunalreferat weist darauf hin, dass der Erbbaurechtsvertrag des Kommunalreferats nach eigener Einschätzung nicht von der Änderung der Oberflächengestaltung betroffen ist und bittet demzufolge um die Streichen des Auftrags für weitere Verhandlungen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt die Einschätzung, dass die Federführung für weitere Verhandlungen nicht beim Kommunalreferat liegt. Das Vertragswerk zwischen der Stadt und dem Investor ist jedoch kompliziert. Um für mögliche Eventualitäten gewappnet zu sein, sollten alle betroffenen Referate – auch das Kommunalreferat – den Auftrag zu möglichen weiteren Verhandlungen bekommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zur Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt wie folgt Stellung;

Eine Neuberechnung des vom Referat für Gesundheit und Umwelt vorgeschlagenen Luftschadstoffgutachten kann in der weiteren Planung vom dafür zuständigen Referat durchgeführt werden.

Bei Drucklegung lag die Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft noch nicht vor. Diese wird noch mittels eines Hinweisblattes nachgereicht.

Die Planung wurde mit den Initiatoren der Radentscheide abgestimmt. Die Initiatoren stimmen den Vorzugsvarianten und der Argumentation zu.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel hat gemäß § 9 Abs. 2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung ein Anhörungsrecht. Da ein unaufschiebbarer Fall vorliegt (vgl. den folgenden Absatz), wurde zur vorliegenden Beschlussvorlage gemäß § 13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschussatzung der Bezirksausschussvorsitzende gehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird in der Sitzung bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel hat Abdruck der Vorlage

erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist der Beschluss des Stadtrats zum Vorgehen bei der Umsetzung des geforderten „Altstadt-Radlring“ nicht getroffen war. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, da der Vorhabensträger eine zeitnahe Entscheidung zur Integration des Altstadt-Radlring bei der Wiederherstellung der Oberflächen Thomas-Wimmer-Ring für die Ausschreibung seiner Bauleistungen benötigt. Sonst besteht die Gefahr, dass der Vorhabensträger die Oberfläche gemäß dem ursprünglichen Konzept vom 21.02.2018 wiederherstellt.

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 Dem neuen Konzept zur Umplanung und Herstellung des Thomas-Wimmer-Rings im freien Verlauf zwischen dem Knoten Maximilianstraße und der Herrnstraße, mit insgesamt einer Fahrspur auf der Südostseite und zwei Fahrspuren auf der Nordwestseite bis einschließlich der neu einzurichtenden Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Herrnstraße (Ostseite – Variante 2 und Westseite – Variante 1) unter Bezug auf den Stadtratsbeschluss Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“, Bürgerbegehren „Radentscheid“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 15585) vom 18.12.2019, wird zugestimmt.
- 2 Das Baureferat wird gebeten, das geänderte Verkehrskonzept gemeinsam mit dem Investor als Grundlage der weiteren Objektplanung vorzusehen.
- 3 Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die für die Umsetzung des Verkehrskonzepts notwendigen Änderungen an den Knotenpunkten Thomas-Wimmer-Ring / Maximilianstraße und Isartorplatz zu veranlassen und die Signalisierung der Knoten auf die neuen Anforderungen hin zu optimieren.
- 4 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Kommunalreferat und das Baureferat werden gebeten, mit dem Investor in Verhandlungen über die Änderung der bestehenden Verträge am Thomas-Wimmer-Ring einzutreten, um das geänderte Verkehrskonzept als Grundlage der Ausführung zu verankern.
- 5 Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02633 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 06.06.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
- 6 Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

- 1 Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
- 2 An das Direktorium HA II – BA (3x)
- 3 An den Bezirksausschuss 01
- 4 An das Baureferat
- 5 An das Kommunalreferat
- 6 An das Kreisverwaltungsreferat
- 7 An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
- 8 An das Referat für Gesundheit und Umwelt
- 9 An die Stadtwerke München GmbH
- 10 An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
- 11 An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
- 12 An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
- 13 An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
- 14 An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
- 15 Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/33

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3